GRANDES GUERRAS DE NUESTRO TIEMPO

JANUSZ PIEKALKIEWICZ

ESPIAS, AGENTES Y SOLDADOS

1





BRUGUERA

GRANDES GUERRAS DE NUESTRO TIEMPO

Grandes guerras



JANUSZ PIEKALKIEWICZ

de nuestro tiempo

ESPIAS, AGENTES Y SOLDADOS

(I)

Comandos secretos de 1939 a 1942

EDITORIAL BRUGUERA, S. A.
BARCELONA · BOGOTA · BUENOS AIRES · CARACAS · MEXICO

Título original:
SPIONE, AGENTEN, SOLDATEN. GEHEIME KOMMANDOS IM ZWEITEN WELTKRIEG

Revisión técnica de la edición española:
D. Carlos Fabiani, comandante de Ingenieros

1.ª ed. en 15 vols.: Enero, 1980

Printed in Spain - Impreso en España

Depósito legal: B. 35.305 - 1979 (I)

ISBN 84-02-06784-0 (I)
ISBN 84-02-06787-5 (Obra completa)

Impreso en los Talleres Gráficos de EDITORIAL BRUGUERA, S. A.
Carret. Nacional 152 Km 21,650. Parets del Vallès. Barcelona - 1980

Contenido

Prólogo

ESPIAS, AGENTES Y SOLDADOS

por

JANUSZ PIEKALKIEWICZ

P R O L O G O

Se requiere mucha fantasía y espíritu creador para escribir libros y producir películas sobre la Segunda Guerra Mundial, en particular si el tema se refiere a las increíbles hazañas de los servicios secretos o a los esfuerzos realizados por los agentes para conseguir información sobre los más recónditos secretos del enemigo.

A primera vista, muchos creen que se necesita más imaginación que conocimientos para la preparación de una obra como la que nos ocupa, y hasta se muestran inclinados a encogerse de hombros ante esta labor, a menos que se haya emprendido el estudio del tema desde una panorámica original.

El autor se preguntó dónde hallaría la verdad y se puso en camino para entrevistar a las personas que estuvieron en relación directa con los hechos, tanto en el frente como en la retaguardia.

Piekalkiewicz no se limitó a encontrar acceso a los archivos de los distintos países, sino que buscó a quienes participaron en los hechos, reuniendo en el antiguo escenario de éstos a los oponentes de antaño. Además, examinó verdaderas montañas de papeles y millones de fotografías, así como rollos de película celosamente guardados hasta entonces. El autor trabajó durante más de cinco años con el entusiasmo de un apasionado coleccionista, y recorrió casi 250.000 kilómetros en busca de la verdad.

Conviene señalar, y no precisamente en desmérito suyo, que su experiencia como productor de cine le permitió encontrar el punto más favorable de arranque o, expresándolo mejor, el hilo desde el que poder desliar toda la madeja. El camino inicial no fue otro que el de las películas documentales para uso de jefes militares y de altas personalidades civiles. Como consecuencia de sus descubrimientos y análisis llegó a la siguiente fase de investigación. Consistió ésta en convocar a los actores en los antiguos escenarios de sus hazañas, para refrescar la memoria de quienes, a menudo, no habían pensado en estos lugares durante decenios, ni los habían vuelto a visitar.

La serie filmada de este trabajo le valió al autor el primer premio del IX Festival Internacional de Televisión, celebrado en Montecarlo en 1969, por el mejor documento histórico. El jurado estimó que sus más relevantes cualidades eran la objetividad y el realismo.

Pero ¡cuánto se perdió a causa de la forma, necesariamente breve, de la producción televisada! ¡Cuán poco se pudieron resaltar las motivaciones y el carácter! Las imágenes, pasadas rápidamente ante la pantalla, sólo daban una pequeña impresión de la realidad.

Piekalkiewicz sabía desde el principio que a una filmación tan atrevida tendría que seguir un libro, bien fundamentado, el cual nos complacemos en presentar ahora.

Reunidas las mejores fotografías y documentos después de rigurosa selección, sólo faltaba ponerle el texto adecuado, y éste no podía tener mejor base que

los propios relatos de quienes vivieron los hechos, junto con los escuetos informes de las autoridades.

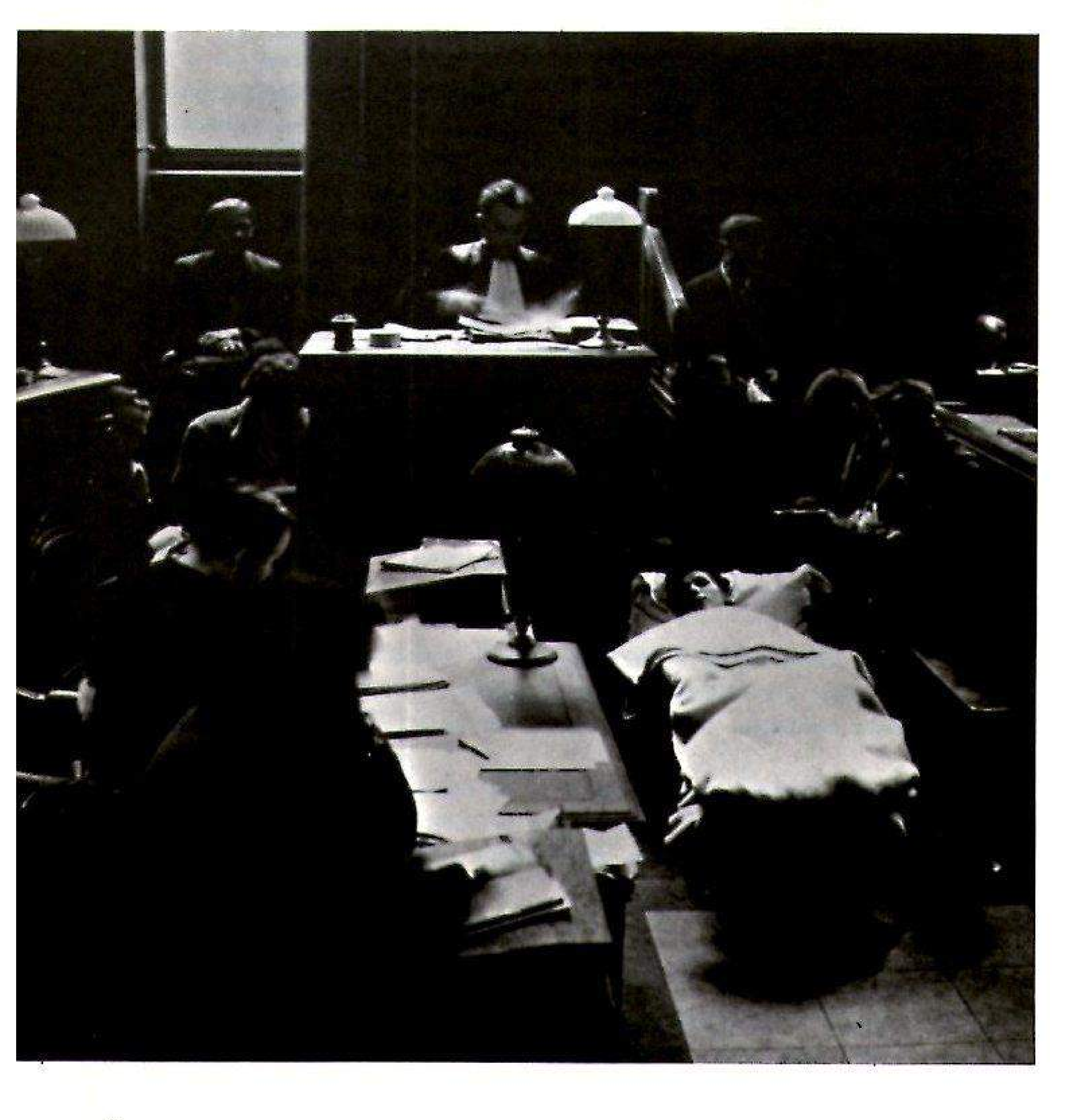
No puede soslayarse un breve comentario acerca de la personalidad del autor. Pocos son los europeos que tengan de la Historia un concepto tan claro y fiel a la realidad como Janusz Piekalkiewicz, cuya narrativa se halla exenta de resentimientos, falsos panegíricos al heroísmo y segundas intenciones de matiz político o nacionalista.

Precisamente por eso, el lector contemplará con mayor claridad la verdadera faz de la guerra, su falta de humanidad, su brutalidad y su insensatez. Los episodios de mayor contenido dramático aparecen en el libro con toda propiedad, hasta el punto de transmitir al lector la más completa vivencia.

EDITORIAL BRUGUERA, S. A.

Montmartre, área H 18 del plano

Enero de 1949. La tragedia de una organización de espionaje termina ante un tribunal parisiense.
Los acusados:
Mathilde Carré, conocida por La Chatte (La Gata), *y también como la Mata Hari de la Segunda Guerra Mundial, y*
Renée Borni, una de sus colaboradoras, luchan por defender su vida.
Ambas desempeñaron un importante papel en la creación, los éxitos y... el desastre de la primera red de información aliada, formada en 1940 con el nombre de Interallié.
Se les acusó de alta traición, y el fiscal solicitó la pena de muerte.
El grupo Interallié actuó durante un año, de octubre de 1940 a octubre de 1941, sin contratiempos y con mucho éxito, contra las fuerzas de ocupación alemanas.
Su organizador fue el oficial polaco Roman Czerniawski, conocido por Armand, el primer oficial aliado que, poco después de la ocupación de Francia, continuó la guerra contra los alemanes en el frente secreto.



Renée Borni (en camilla), durante el juicio en enero de 1949





Izquierda: Roman Garby-Czerniawski, comandante de ala, alias Armand
Derecha: Mathilde Carré, La Chatte, en el banquillo de los acusados

Roman Czerniawski, ex jefe del Interallié, era antes de la guerra un famoso piloto de acrobacia aérea, de nacionalidad polaca. Actualmente reside en Londres.

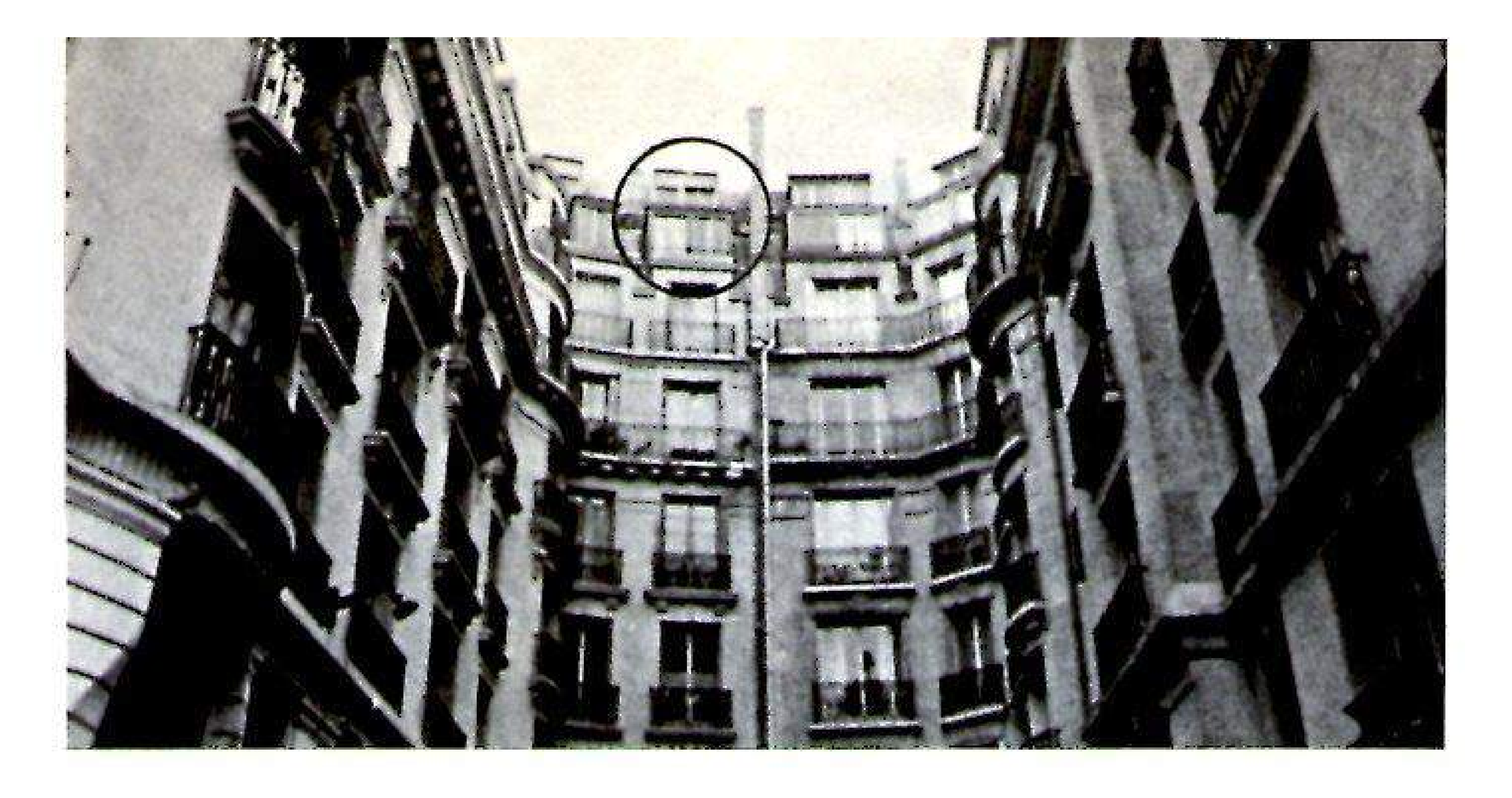
Citemos en primer término a Roman Czerniawski:
«Los primeros meses de la guerra no indicaron en absoluto mi futuro contacto con el Servicio Secreto.
»Cuando los alemanes invadieron Polonia en setiembre de 1939, yo era capitán de las fuerzas aéreas polacas. Estando en Varsovia, recibí la orden de volar a Rumania, al mando de una escuadrilla reunida a toda prisa. Una semana más tarde me hallaba en Francia, donde me destinaron a una academia militar especializada en el estudio de la organización del ejército alemán, para poder trabajar más tarde en los servicios de espionaje y contraespionaje.
»Sin embargo, todavía me destinaron al frente, donde permanecí poco tiempo, porque el ejército francés se desmoronó aquel mismo mes de junio de 1940. Tuvimos que abrirnos paso en pequeños grupos, para intentar llegar a Inglaterra.
»Agotado por el cansancio y vistiendo andrajosas ropas de campesino, llegué a la pequeña ciudad de Lunéville, cerca de Nancy, donde no hacía mucho estuve alojado en un cuartel. Durante un par de días hallé cobijo en el domicilio de la señora Renée Borni.
»Al despedirme de ella me entregó los papeles de Armand Borni, su difunto esposo. Continué el viaje montado en una bicicleta. Las carreteras francesas se hallaban atestadas de fugitivos y de nutridos contingentes de tropas alemanas. Al principio observaba su paso con cierta indiferencia, mas de pronto advertí que mi interés iba en aumento. No tardé mucho en conocer sus distintivos, clasificarlos e incluso determinar su zona de acuartelamiento.
»Entonces se me ocurrió una idea extraña. Supongamos que llego a Inglaterra, me convierto en piloto de caza y consigo abatir un par de aviones alemanes. Sin embargo, allí hay cientos de pilotos como yo, tanto mejores como peores. Pero, ¿y aquí? ¿Existen en Francia muchas personas que estén tan preparadas como yo?»

El capitán Czerniawski interrumpió en Toulouse su proyectado viaje a Gran Bretaña. En el verano de 1940, y bajo el seudónimo de Armand Borni, comenzó a trabajar para el Servicio Secreto. A los pocos meses había organizado una pequeña red de espionaje. La organización, dirigida desde Toulouse, se denominó Interallié, y en primer lugar trató de establecer contacto con Londres, lo que consiguió por medio de un enlace.
A mediados de setiembre de 1940, Armand conoció en el café La Frégate, de Toulouse, a una joven llamada Mathilde Carré. Antes de la guerra, Mathilde había cursado estudios en la Sorbona; sus padres, gente acomodada, residían en París. Armand obtuvo la colaboración de Mathilde Carré; ambos se trasladaron a París y la joven alquiló para él un cuarto en la calle Faubourg St.-Jacques.
Armand y Mathilde comenzaron a organizar una central en París a mediados de noviembre de 1940. Lenta e inteligentemente, Armand fue atando todos los cabos. Apenas salía de su cuartel general, desde el que mandaba la red de agentes del Interallié.
Con el nombre de Christian, Bernhard Krótki llegó a ser el más estrecho colaborador de Armand. Era uno de los pocos que conocían su lugar de residencia, cuidando del enlace con los demás miembros del grupo.
El Interallié creció tanto en poco tiempo, que Armand tenía situados agentes en casi todos los departamentos de la Francia ocupada. Dichos agentes, a su vez, montaban su propio grupo. Armand se dedicaba casi exclusivamente a calibrar el valor de la información recibida. A fin de acelerar las comunicaciones con Londres, se recurrió al empleo de un transmisor-receptor, el cual se instaló en un piso del número 3 de la plaza del Trocadero. El 10 de mayo de 1941 se envió a Londres el primer mensaje. Los aliados se pusieron en contacto directo con París, por primera vez desde la caída de Francia. Armand recibió del Intelli-



Teniente Bernhard Krótki

Francia, junio de 1940



París, plaza del Trocadero, núm. 3, desde donde el grupo Interallié envió el primer mensaje radiado a Londres, el 10 de mayo de 1941



Toulouse, café La Frégate, donde Roman Garby-Czerniawski conoció a Mathilde Carré, en setiembre de 1940

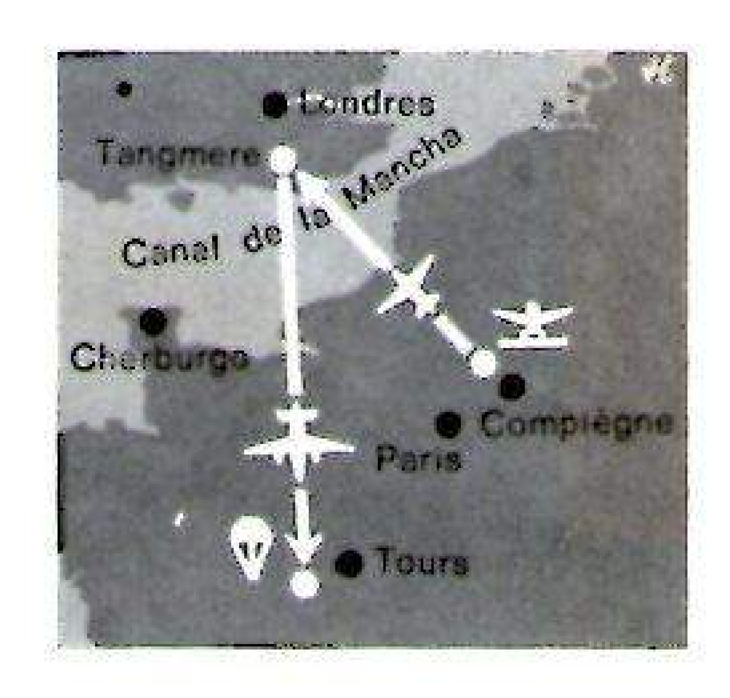
gence Service dos aparatos transmisores, con los que enviaba informes que luego utilizaba la RAF bombardeando los objetivos señalados por la red Interallié. Mathilde Carré se hace llamar ahora La Chatte (La Gata). Desempeñó un importante papel en el desarrollo de la organización. Cuidaba los asuntos relacionados con el personal, así como la administración de los fondos enviados por Londres.

Sin embargo, Armand no confiaba plenamente en ella. Por eso hizo que Renée Borni, de Lunéville, fuera a París para confiarle el importante trabajo de cifrado.

«A mediados de setiembre de 1941 – continúa informando Czerniawski –, Londres me preguntó si estaba dispuesto a trasladarme a Inglaterra por breve tiempo, a fin de celebrar importantes conversaciones. Sugerí un pequeño aeródromo deportivo en las proximidades de Compiègne. Todo ello me pareció irreal: el despegue a la luz de la luna, el encuentro con camaradas a quienes no veía en muchos años, y entrevistarme con mis superiores, a los que no conocía ni siquiera de nombre.

»El 1 de octubre llegamos al paraje de la cita. Por razones de seguridad, llevaba conmigo a dos de mis hombres. Lo más importante, el abultado fajo de documentos, iba en la caja de un viejo gramófono.

»Esperamos a que anocheciera. El aplanado terreno de hierba no presentaba ningún obstáculo para el aterrizaje. Cuando faltaban quince minutos para la medianoche, escuchamos el ronroneo del motor de un avión, que al poco





«Westland Lysander»

tiempo tomó tierra cerca de nosotros. Subí a bordo y no tardamos en emprender el vuelo hacia Inglaterra.»

Transcurridos más de veinticinco años, Czerniawski y el piloto de dicho avión, John Nesbitt-Dufort, volvieron a encontrarse en el campo de aviación de Tangmere, Inglaterra, meta de aquel viaje.

«Apenas hubimos alcanzado las costas del Canal –dice el capitán Nesbitt-Dufort–, cuando de repente nos enfocaron los reflectores de las defensas antiaéreas germanas. Sin perder un minuto lancé una bengala encarnada, señal utilizada por la Luftwaffe, y las luces dejaron de funcionar.

»El vuelo discurrió sin más incidentes, y alcanzamos nuestro objetivo, el aeródromo de Tangmere, donde hoy nos hemos vuelto a encontrar. Nos aguardaban un miembro del Servicio Secreto y el comandante del campo. Nos saludaron alegremente, diciendo que se acababa de producir con éxito el primer traslado a Inglaterra de un agente procedente de territorio ocupado. Como es lógico, anoté en mi diario de a bordo tan señalado acontecimiento.»



Tangmere, 1967: Comandantes de ala John Nesbitt-Dufort (izquierda) y Roman Garby-Czerniawski

Cherburgo, 1941, visto desde el Fort du Roule

Armand permaneció diez días en Londres, durante los cuales se habló muy a fondo del porvenir del grupo Interallié. Luego regresó a Francia a bordo de un viejo bimotor «Whitley». En la noche del 1 de octubre de 1941 fue lanzado en paracaídas, tomando tierra en un sembrado de calabazas próximo a Tours. En la mano llevaba la caja de gramófono.

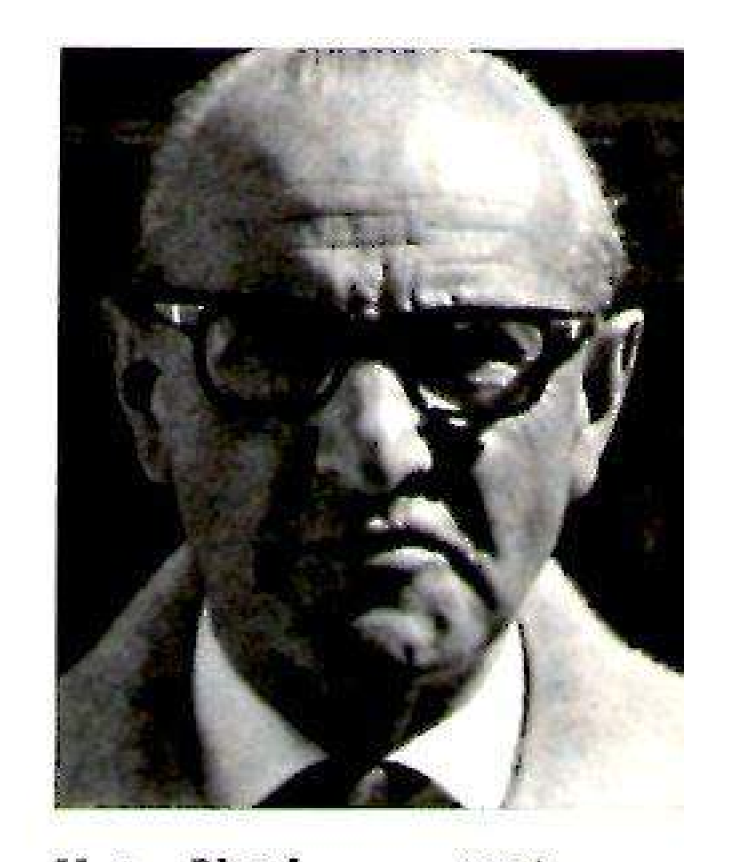
Entretanto, la red de Cherburgo había ganado un nuevo elemento, Emile. No obstante su afición a la bebida, se le admitió en el grupo por trabajar en los almacenes de una base aérea germana, y se esperaba mucho de sus informaciones. Su inclusión en el grupo resultó una verdadera desgracia, puesto que un día, en una taberna del puerto, habló a un soldado alemán acerca de sus trabajos de espionaje.

El informe del soldado no tardó en llegar a la central de París. El capitán Erich Borchers se hizo cargo del asunto y se trasladó a Cherburgo, donde se puso en contacto con Hugo Bleicher, sargento de la policía secreta militar.

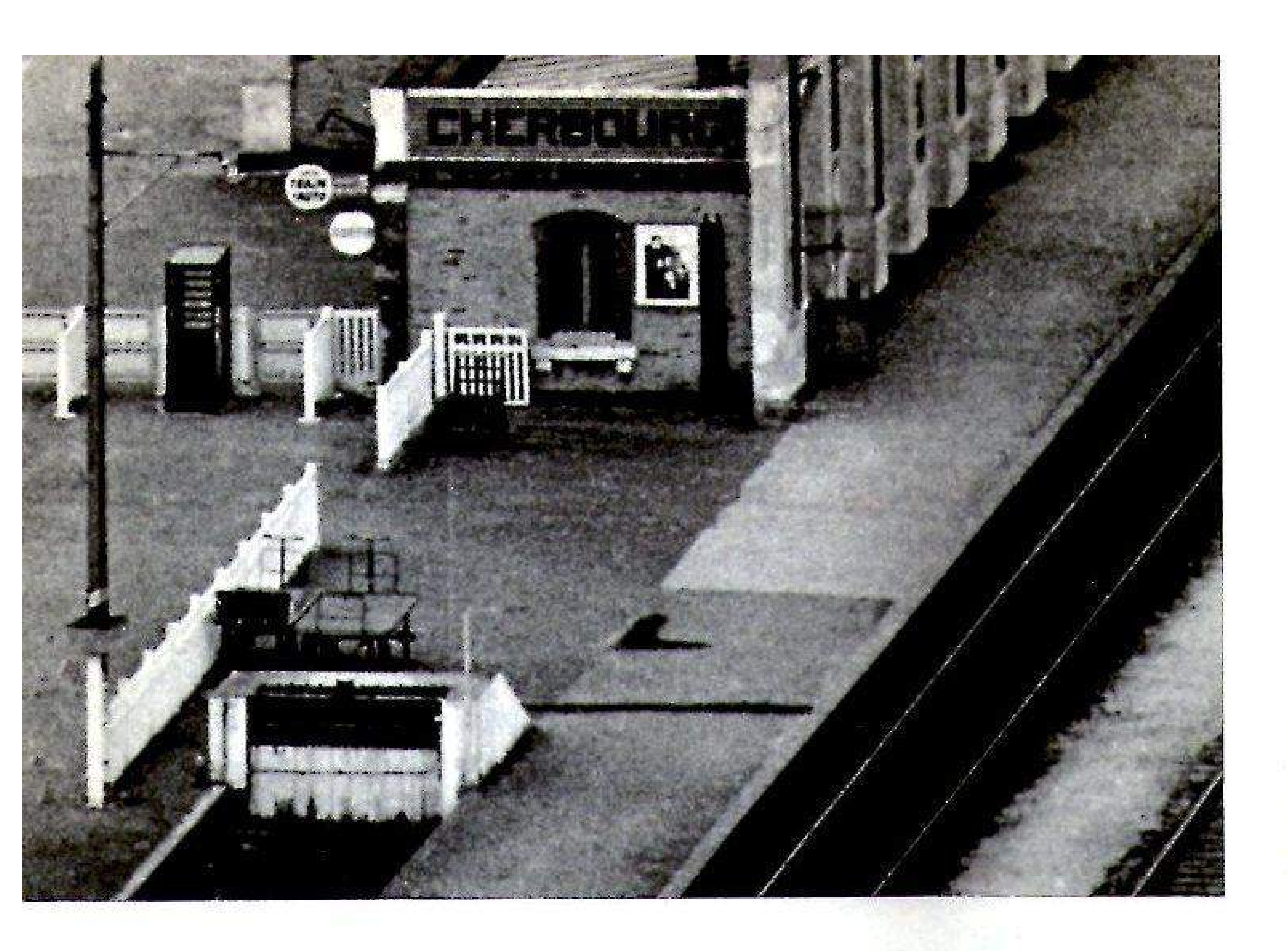
«Como intérprete y sargento de la policía secreta militar – dice Hugo Bleicher –, destinado en Cherburgo, me encontraba el 23 de octubre de 1941 en mi despacho de la calle Almirante Courbet, revisando unos expedientes, cuando un hombre irrumpió en la estancia sin hacerse anunciar. Llevaba gabardina gris y sombrero de color verdoso, y al parecer no traía demasiado buen humor. Se presentó como el capitán Borchers, del Abwehr (servicio de información militar alemán) en St. Germain. Preguntó por mi nombre y fue derecho al grano:

» – Si es usted la persona idónea que necesito, ordenaré que le trasladen a mi grupo sin pérdida de tiempo.

»Apenas pude recoger el abrigo y el sombrero. Nos dirigimos a la comandancia en el automóvil del capitán. Reinaba en ella gran actividad de papeleo, llamadas telefónicas, etc. Allí me informaron escuetamente del asunto. Luft, miembro de la policía secreta militar, había detenido a un obrero portuario, de quien se sos-



Hugo Bleicher en 1967



La estación de Cherburgo, escenario de la captura de Paul, jefe del Interallié para el departamento de Calvados

pechaba que transmitía información a una red de agentes enemigos. Como el capitán Borchers no dominaba la lengua francesa, sería yo quien interrogaría al detenido, que se llamaba Emile. Debo admitir que me había formado una idea muy distinta acerca de cómo podría ser un espía británico, pero el tiempo demostraría que aquel hombre era el último eslabón de una cadena que, a través del Cuartel General de París, conducía hasta una de las más temidas y eficientes redes de espionaje que existen en el mundo.»

Gracias a las declaraciones de Emile, el Abwehr detuvo a Paul, jefe del grupo de Calvados, a su llegada a la estación de Cherburgo. Poco tiempo después procedía a su interrogatorio en la fortaleza de la ciudad, y Paul confesó que, a mediados de noviembre, debía entrevistarse con su jefe, un tal Valenty, en la estación del Metro de la plaza de la Opera. El Abwehr decidió trasladarlo a París, donde se le recluyó en la prisión Cherche Midi.
El mediodía del 11 de noviembre, varios hombres del Servicio Secreto alemán, vestidos de paisano, montaban la guardia en la plaza de la Opera para evitar que Paul intentara huir por el túnel. Otros grupos vigilaban los alrededores, a fin de detener a Valenty tan pronto como apareciera. Un poco más lejos, hombres y mujeres estaban alerta, aparentando ser parejas de enamorados. Los automóviles esperaban en la calle.
Tras varias horas de infructuosa espera, Paul manifestó que el encuentro en el Metro con su jefe, Valenty, no había sido más que una treta con objeto de prevenir a su camarada. Luego añadió que jamás había visto a Valenty en París ni sabía dónde habitaba. Muy contados miembros de la organización conocían el domicilio del jefe; el resto de los agentes se comunicaban entre sí por medio de los llamados «buzones».
A las seis de la tarde del 12 de noviembre se llevó a cabo el segundo intento. Esta vez en el restaurante Chez Madeleine. Paul estaba de nuevo en libertad. El capitán Borchers le había indicado que otro fracaso sería el carpetazo al expediente «Paul», por eso le daba otra oportunidad mandándole escribir un mensaje a Valenty. En el mensaje, Paul le comunicaba que en Granville había descubierto a un pescador apto para servir de correo, pero que exigía una fuerte suma de dinero, y por eso creía oportuno entrevistarse con el jefe.

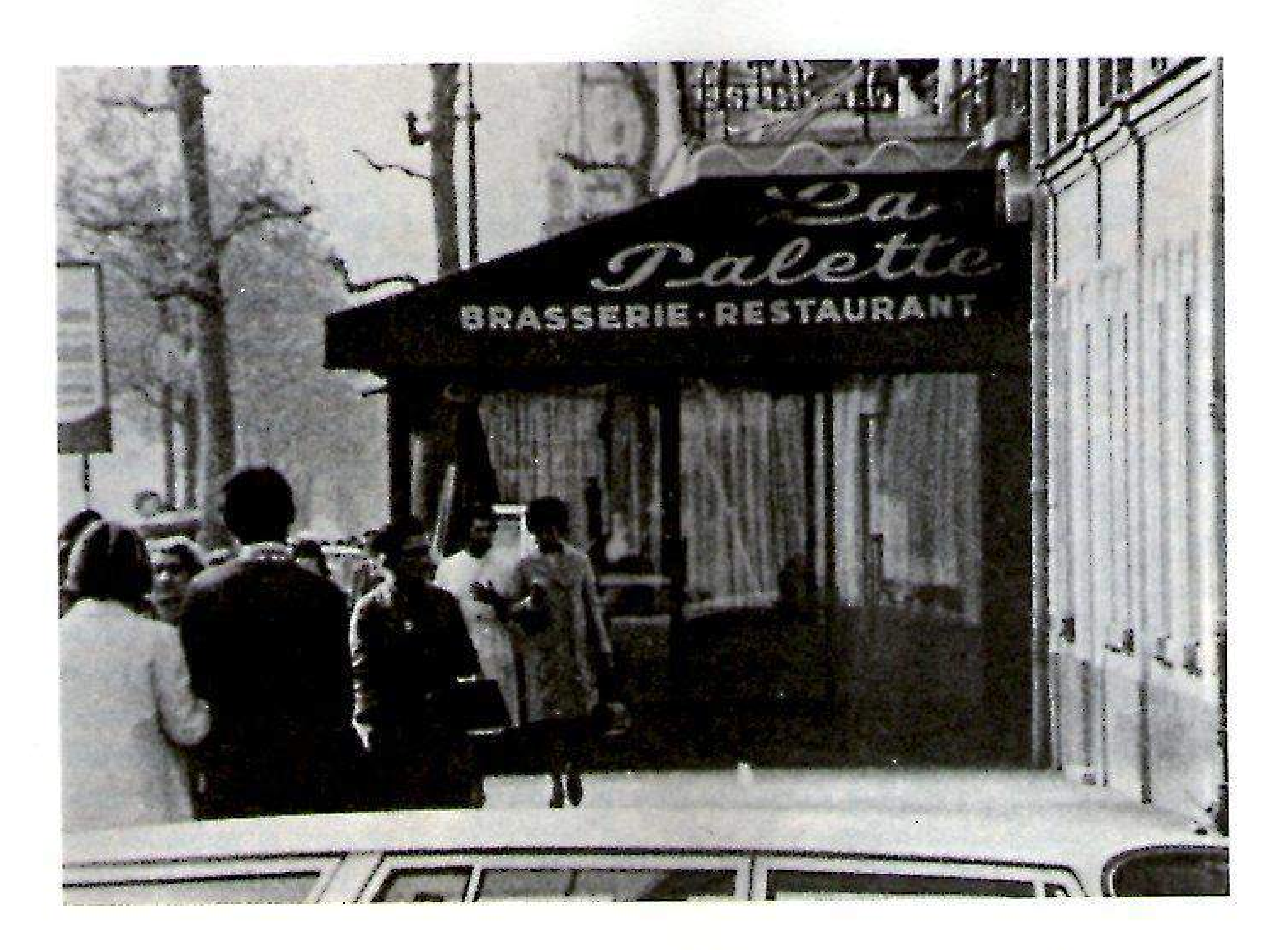


París, Boulevard des Italiens, edificio de la Berlitz School. En la sexta planta se encontraba uno de los buzones

Los agentes germanos consiguieron de Paul la dirección del «buzón». Bleicher extendió un plano de la ciudad. Y Paul mordió el anzuelo. No se le ocurrió pensar que los alemanes desconocían la situación de los «buzones», y señaló un lugar en el plano.
El primer «buzón» se hallaba en el Boulevard des Italiens, edificio de la Berlitz School. Subieron a la sexta planta e introdujeron el mensaje por la rendija de la puerta del cuarto número 281. Cada miembro de la red tenía su señal característica: Paul, por ejemplo, se daba a conocer con dos golpes en la puerta y tres timbrazos. Obtenía la respuesta por la puerta entreabierta, ya que no le estaba permitida la entrada en la habitación.
Un segundo «buzón» radicaba en el café La Palette, en el Boulevard Montpar-



Hugo Bleicher, 1967, en el café Monte Carlo



En el guardarropa del café La Palette se encontraba el segundo buzón del grupo Interallié

nasse, donde la encargada del guardarropa en el sótano del café cuidaba del intercambio de mensajes. Paul le entregó una carta, esta vez para Christian, el más íntimo colaborador del jefe.

14 de noviembre. No hay nadie en el «buzón» de la Berlitz School cuando Paul acude a las diez a la oficina.

A las siete de la tarde se obtuvo respuesta de Valenty en el café La Palette: «La entrevista es imposible por ahora; vaya a Granville en seguida. Regrese a París el 20 de noviembre; se le darán instrucciones y dinero para el pescador. Muy importante. Valenty». A día siguiente, Paul es puesto en libertad para que vaya en busca de Christian. En el café La Palette se encuentra con un amigo de éste, y le dice que tiene urgencia de habar con él, aquella misma noche, en el café Monte Carlo.

Bleicher acudió al café Monte Carlo, situado en la avenida Wagram, junto a l'Etoile. Tomó asiento en una mesa cercana a la puerta giratoria, mientras Paul ocupaba otra mesa vecina. Fuera aguardaba el capitán Borchers. Un hombre se aproximó a la mesa de Paul, y el capitán Borchers y Bleicher le detuvieron inmediatamente.

Los alemanes interrogaron a Christian en el cuartel general de la policía militar. Sabían que se entrevistaba diariamente con Valenty. Por lo tanto, si dejaba de acudir a la cita, al día siguiente, éste quedaría advertido de que las cosas no marchaban bien. Borchers prometió dejarlo en libertad si facilitaba el domicilio de Valenty, pero Christian se negó.

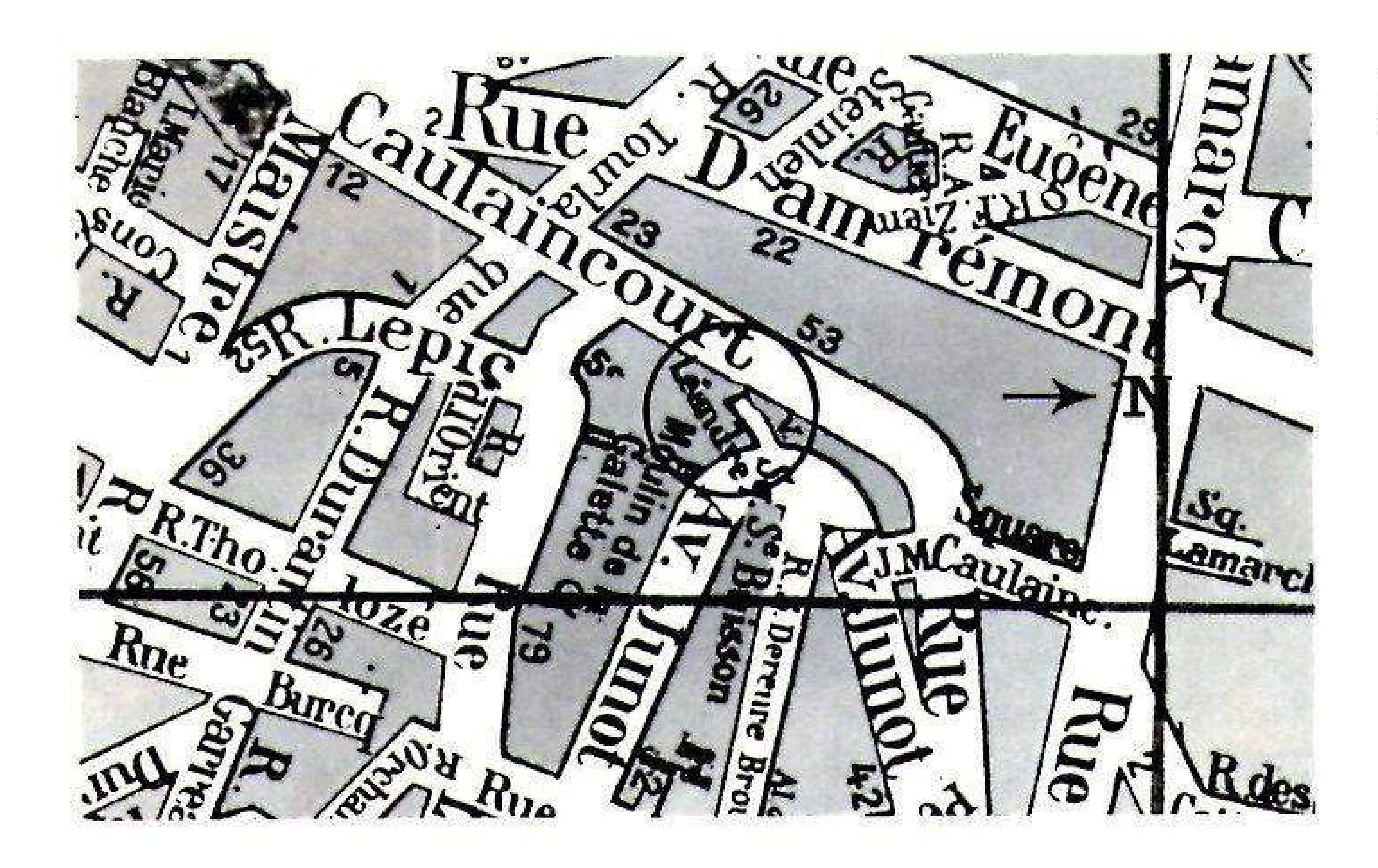
Lo encerraron en la prisión Cherche Midi. Bleicher propuso encerrar a Paul junto con Christian, y Paul se dejó convencer. Con unas botellas de coñac y de vino, los alemanes metieron a Paul en la celda de Christian.

Al filo de la medianoche, ambos salieron de la celda. Paul llevaba en la mano una arrugada hoja de papel:

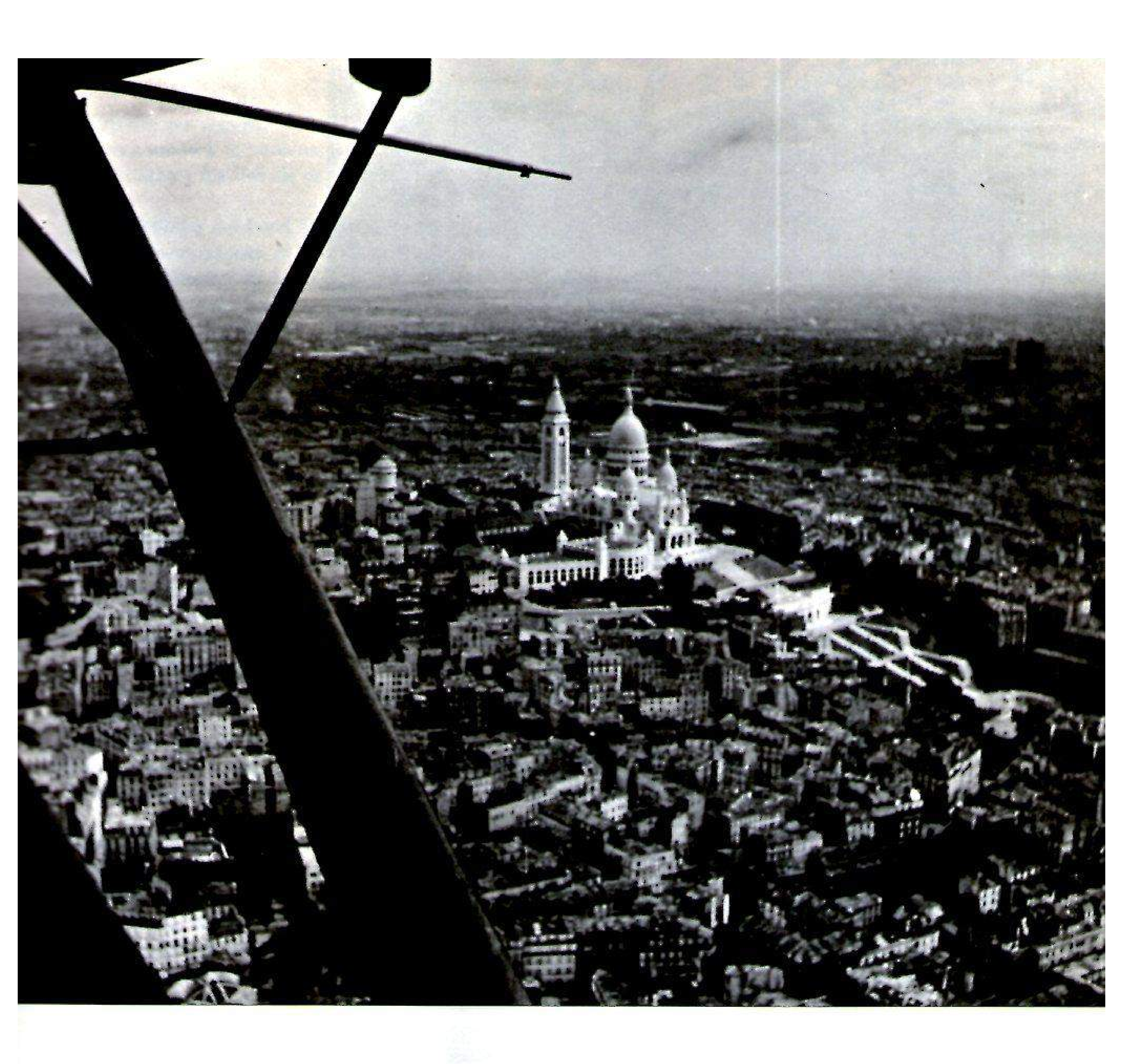
«Armand Borni. Calle Villa Léandre, número 8, Montmartre.»

Cuadrícula H 18 del plano. Se trataba de una calleja sin salida, y no se podía rodear la manzana ni vigilar la parte posterior de la casa número 8.

Son las dos de la madrugada del 17 de noviembre. Entre el laberinto de calles y edificios de Montmartre, Bleicher descubre la calle Villa Léandre. La casa número 8 ofrece el mismo aspecto que las otras de este medio olvidado rincón de París.



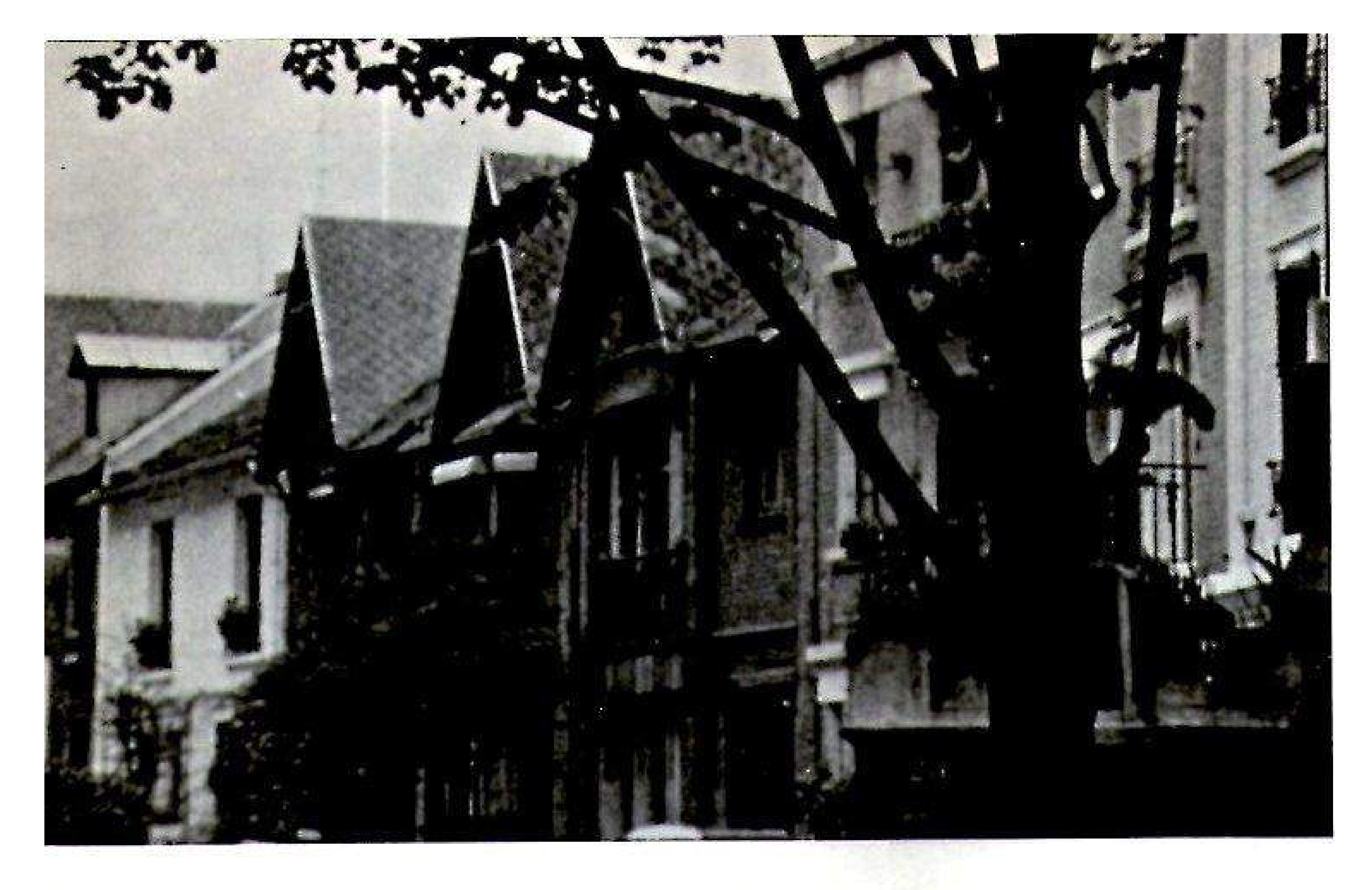
París, área H 18 del plano: La calle Villa Léandre (circulo)



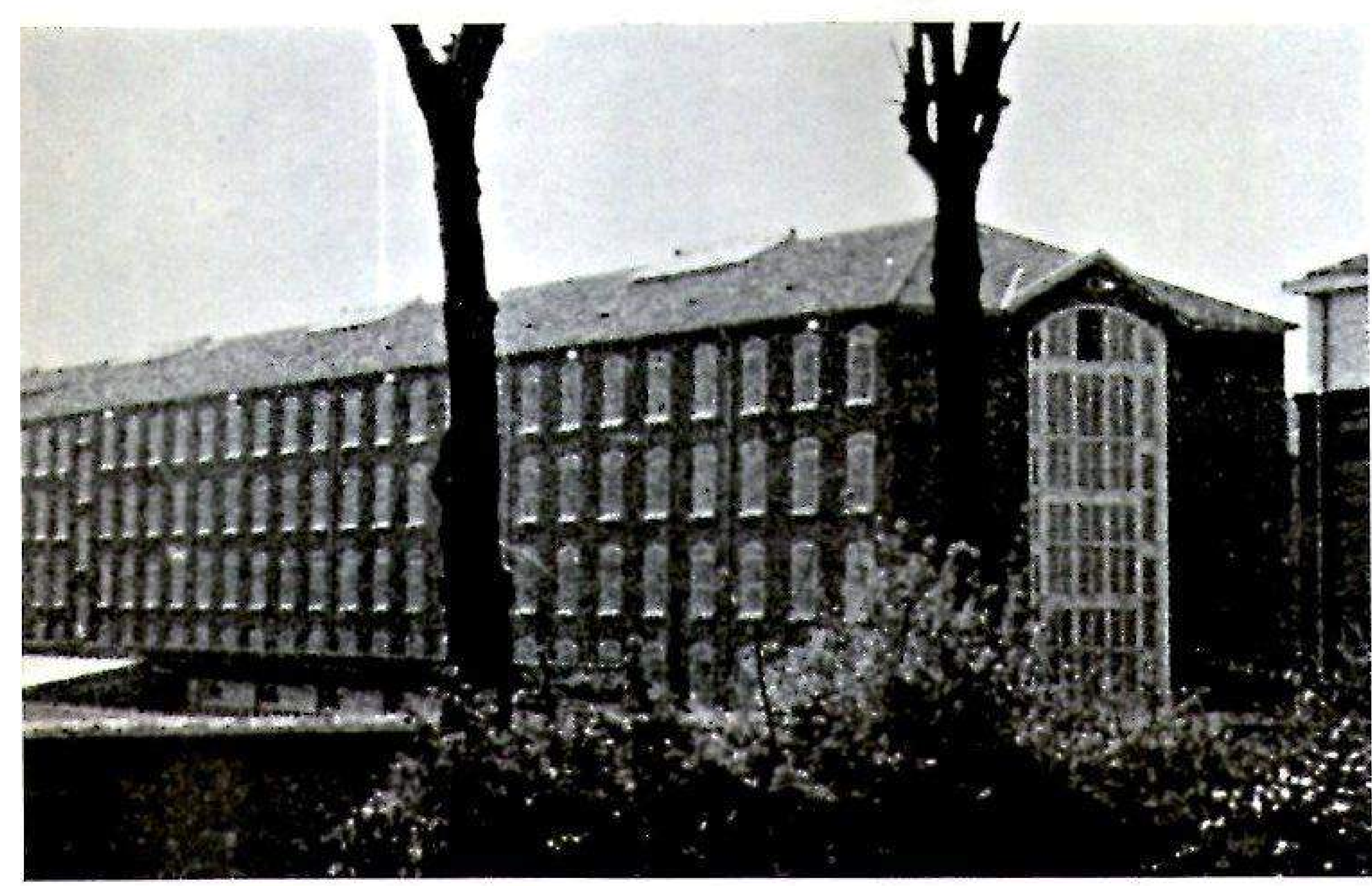
París, área H 18 del plano: Vista tomada desde un «Fieseler Storch»

«Muy poca gente estaba enterada de nuestro nuevo domicilio en la calle Villa Léandre, no lejos del Sacré Coeur –dice al respecto Czerniawski–. Era ideal como lugar de trabajo. En la primera planta vivíamos Renée Borni y yo; en la segunda se habían instalado los radiotelegrafistas con la emisora. No teníamos tiempo para permanecer ociosos, pues emitíamos cuatro o cinco mensajes diarios, a veces de más de un centenar de palabras.

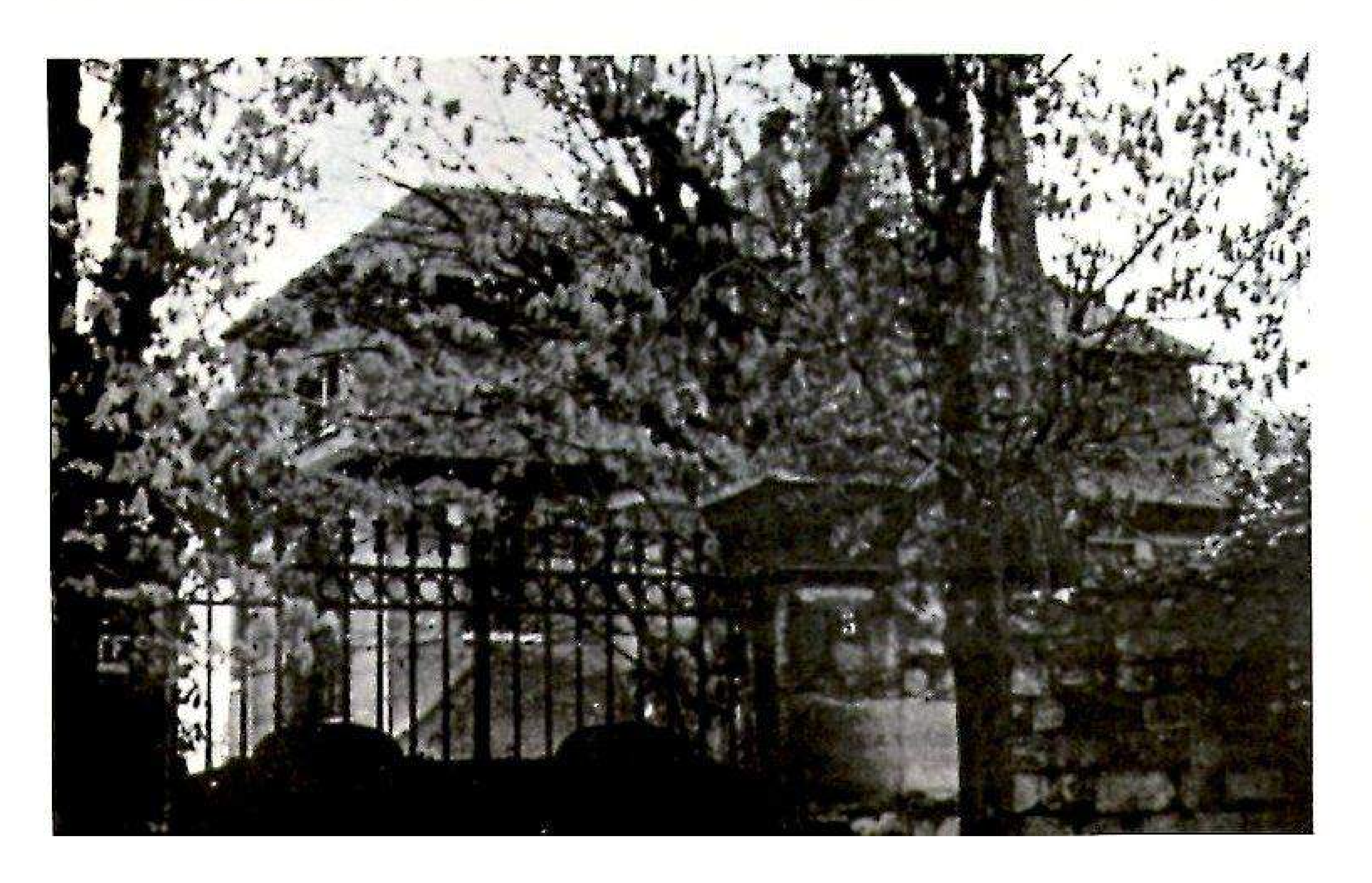
»Estaba ya muy próximo el 16 de noviembre, primer aniversario de la fundación del Interallié, y organizamos una pequeña recepción para los más allegados colaboradores. Se había hecho buena provisión de champaña y de entremeses variados. En la tarde del aniversario, Renée me comunicó que Paul necesitaba hablar conmigo de un asunto muy importante: había logrado captar para nuestra organización a un pescador de Granville. Envié a Christian, mi más fiel colaborador, a fin de verificar si, en realidad, mi presencia resultaba inevitable. Christian prometió volver a tiempo para la fiesta. Lo estuvimos aguardando en vano. Los ánimos se calmaron un tanto cuando, pese a las interferencias, logramos escuchar la voz de la BBC, que "saludaba a nuestra familia en Francia con motivo del aniversario".



París, calle Villa Léandre, núm. 8 b



Cárcel parisiense de Frèsnes, adonde fue conducido Armand



Edificio Katzensteg, en el distrito de Maisons-Lafitte, ocupado por el Abwehr

»Christian no regresó. Todos estábamos bastante nerviosos. Yo me asomaba de vez en cuando a la ventana, con la esperanza de verle aparecer de un momento a otro. Serían las dos de la madrugada cuando me acosté.»


Pierre de Vomécourt, alias Lucas

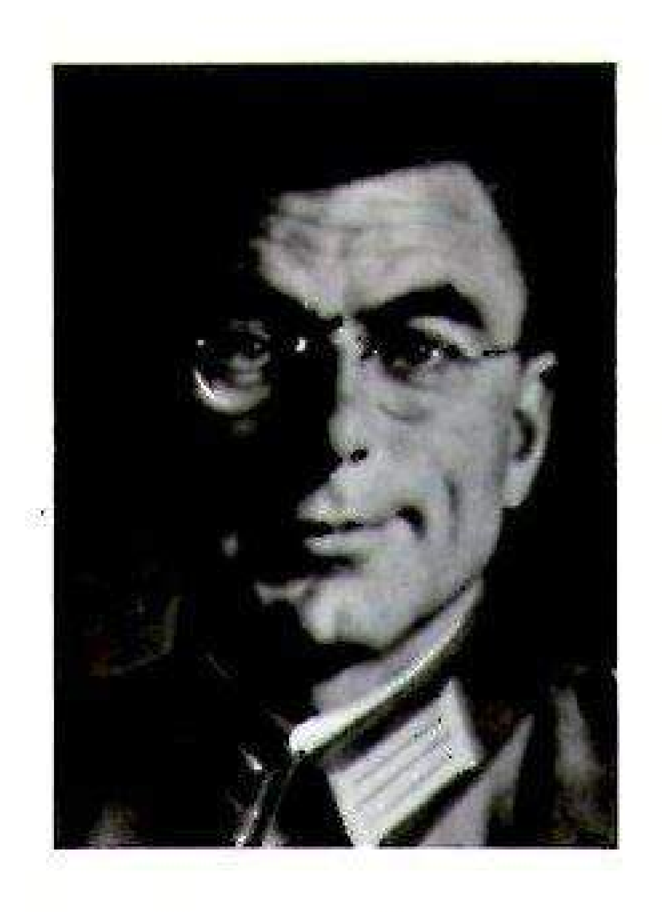
En el vestíbulo del hotel Edouard VII, los hombres de la policía secreta militar recibían instrucciones a las cinco de la madrugada. A las 6,15 en punto los coches se detenían en la esquina de la calle Villa Léandre con la avenida Junot. Bleicher llamó con fuerza a la casa número 8. En el vestíbulo había un anciano en pijama, diciéndole que en la casa no vivía ningún Armand Borni. Entonces, Bleicher tuvo una idea: entrada número 8 B. «¡Que dos hombres se queden aquí y registren la casa! ¡Los demás, al número 8 B!»

«No recuerdo con exactitud el tiempo que estuve dormido – dice Czerniawski –. Me despertó un fuerte estrépito que llegaba de la escalera. De pronto oí un disparo y gritos. Salté de la cama, abrí la puerta de un fuerte tirón – por poco la arranqué de cuajo –, y en aquel momento oí a un grupo de hombres vociferantes que irrumpían en la estancia. Al encenderse la luz vi a varios soldados alemanes y a un sujeto de paisano, con boina negra y gafas. A pesar del ruido, noté que alguien había saltado por la ventana. De ser así, nuestros dos radiotelegrafistas se habrían puesto a salvo. Nadie más sabía el camino que, por los tejados, iba a dar a la calle, pero saliendo por otra casa bastante más alejada.
»Minutos después, ya vestido y esposado, bajaba la escalera de la casa, que dejaba colmada de alemanes, con las dos emisoras y la documentación del Interallié.
»Se había cerrado un capítulo de mi existencia. Subí a un coche acompañado por dos hombres que me apuntaban con sus pistolas. Aquella misma noche me llevaron a una celda de la prisión de Frèsnes.»

Renée Borni, que también fue detenida, sufrió el consabido interrogatorio, y Bleicher supo que una tal Mathilde Carré, conocida por La Gata, desempeñaba un importante papel en la organización. Vivía en la calle Cortot, muy cerca del Sacré Coeur. Renée tuvo que indicar la casa, y Mathilde Carré fue capturada a pocos pasos de ella. Al ser interrogada, admitió haber trabajado para el grupo Interallié. A la mañana siguiente, después de haber pasado la noche en una cárcel de mujeres, solicitó hablar con Bleicher, a quien informó sobre el fichero y la caja del Interallié. Durante varias semanas, día y noche, estuvo acompañando a Bleicher, y poco a poco fueron cayendo en manos germanas un agente tras otro, pues Mathilde Carré conocía a todos los miembros de la red. Los alemanes detuvieron a más de un centenar de ellos, y obtuvieron gran cantidad de importante material informativo.
Bajo la denominación supuesta de Katzensteg los alemanes establecieron en el suburbio parisiense de Maisons-Lafitte un «cuartel general para el asunto Paul». Una vez neutralizado el grupo Interallié, la policía secerta militar germana puso en contacto a Mathilde Carré con determinados círculos de la capital, por si había en ellos algunos agentes enemigos que le resultasen desconocidos.
La Gata no tardó en anunciar haber conocido a un hombre llamado Lucas, que acababa de regresar de Inglaterra con la misión de organizar pequeños grupos de espías y saboteadores en Francia. Lucas era el nombre en clave del oficial galo Pierre de Vomécourt. La Gata ganóse su confianza; Lucas no sospechaba que ella trabajase para los alemanes.
Pasado algún tiempo, Londres ordenó a Lucas volver a la Gran Bretaña. El Abwehr, que no dudaba ya de la fidelidad de La Gata, resolvió enviarla a Inglaterra con Lucas, para que les informara cumplidamente a su regreso.

La lancha rápida británica «MGB 314» debía recoger a los dos viajeros en la costa bretona. Advertidos los guardacostas alemanes, dejaron de patrullar la zona de embarque. Pierre de Vomécourt y Mathilde Carré abordaron la lancha rápida inglesa en la noche del 27 al 28 de febrero de 1942.
En julio del mismo año, Mathilde Carré fue detenida en Londres por orden del Intelligence Service. Se había descubierto su doble juego. Pasó los últimos años de la guerra en una prisión británica, siendo entregada a los franceses al terminar la contienda.
El coronel Oscar Reile, del Abwehr, se hizo cargo del asunto Interallié.

«Como jefe del grupo de contraespionaje del Abwehr en París – informa el coronel Reile –, me hice cargo del «caso Paul». En marzo de 1942 decidí captar a Czerniawski para el Abwehr. Había estudiado un plan cuya ejecución debía contar previamente con el beneplácito del almirante Canaris. Como primer paso fui a visitar a Czerniawski en su celda de la prisión de Frèsnes. Ensalcé su valor y su impecable trabajo en favor de su patria. Czerniawski me preguntó por sus restantes camaradas detenidos. Esto me pareció un motivo muy favorable para entrar en conversación y proponerle actuar para el Abwehr. Czerniawski mostróse dispuesto a acceder, a condición de que sus sesenta y cinco compañeros detenidos en Frèsnes no fueran juzgados por un tribunal militar. La escena no podía resultar más curiosa: un prisionero del Servicio Secreto de otro país imponiendo condiciones a su aprehensores. Por fin, accedí a su petición, y de inmediato comenzamos a hablar de los preparativos necesarios para su viaje a Inglaterra. Antes que nada había que refrescar sus conocimientos de radio y enseñarle, además, a construirse un aparato emisor con materiales ordinarios expedidos en los comercios del ramo.»





Arriba: Teniente coronel retirado Oscar Reile, jefe de la Sección III F (contraespionaje) del Abwehr en Francia. Abajo: Oscar Reile en 1967

«A principios de julio de 1942 – informa Hugo Bleicher – recibí orden de llevar a cabo una misión singular: recoger a Armand de la prisión de Frèsnes, llevarlo a París, tal vez para someterlo a un nuevo interrogatorio, pero permitiéndole hacer un intento de fuga que pareciese real y que tuviera éxito, por supuesto. El 14 de julio de 1942, fiesta nacional francesa, me trasladé a Frèsnes, a veinte kilómetros de París, para recoger a Armand. Hasta entonces, mi trabajo había consistido en cazar espías. Ahora me habían encomendado la misión de facilitar la huida del jefe de una gran organización de espionaje.
»Ibamos a gran velocidad por la carretera Frèsnes-París. Yo mismo conducía el automóvil. Aproximadamente a la mitad del camino, para ser más exactos, en el Boulevard Raspail, a la altura del hotel Lutétia, tuvo lugar el incidente preparado: en un paso a nivel sin barrera, y tras una curva cerrada, surgió de pronto un tren de mercancías – estaba parado, naturalmente – que obstruía la carretera. No había modo de seguir adelante. Me apeé del coche e increpé al pobre maquinista. Este era el momento que Armand debía aprovechar, cosa que hizo, pues salió a todo correr con las manos unidas a la espalda, esposadas sólo en apariencia. Para hacer más verosímil la fuga, efectué varios disparos de pistola y ordené a mis hombres que iniciaran la persecución. Demasiado tarde. Armand ya se había perdido de vista.»

«Desde agosto de 1942, las estaciones de radio del Abwehr esperaban con impaciencia las noticias de Armand – sigue diciendo Oscar Reile –, pero el tiempo transcurría sin que diera señales de vida.
»Por fin, a principios de enero de 1943, se recibió el primer mensaje, al que siguieron otros cuatro en los meses siguientes. Una vez descifrados, fueron remitidos a los organismos superiores de la Wehrmacht, que, por regla general, los consideró de valor. Aunque yo, por mi parte, no los tenía en tanta estima, me



Hugo Bleicher y Roman Garby-Czerniawski, antiguos rivales, se encuentran por vez primera después de la contienda

ocupé de que se cumpliera la promesa hecha a Armand. Traté lo mejor que pude a los sesenta y cinco colaboradores de Armand, y comprobé que todos vivían al terminar la guerra. Naturalmente, esto ha significado una gran satisfacción para mí.

»A este respecto debo citar a mi superior de entonces, el almirante Canaris, de quien partió la idea de conservar la vida de los detenidos, de la cual me limité a ser un simple ejecutor.»

Una vez en Londres, Armand informó a sus jefes británicos sobre la misión que le había encomendado el Abwehr. En consecuencia, el Intelligence Service preparó los oportunos mensajes para los alemanes.

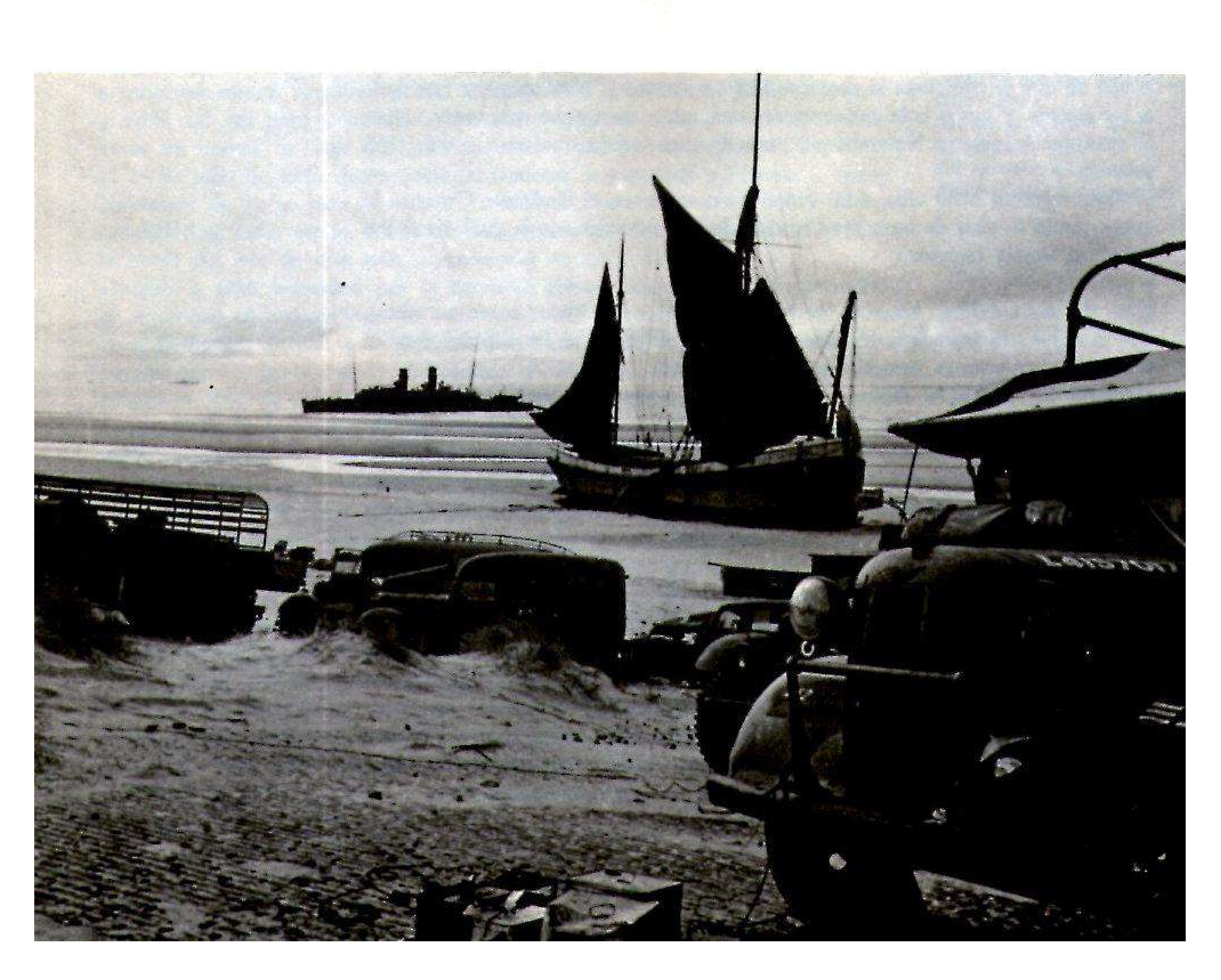
Teniendo en cuenta el destino de los sesenta y cinco antiguos colaboradores de Armand, todavía prisioneros, se dispuso un material informativo que los alemanes pudieran considerar interesante. En abril de 1967, y por primera vez desde que terminó la guerra, se entrevistaron los dos antagonistas de entonces, Roman Czerniwaski y Hugo Bleicher, en el antiguo Cuartel General de la policía secreta militar alemana, en el hotel Edouard VII de París.

Czerniwaski explicó que, a su llegada a Londres, Mathilde Carré seguía en prisión. Al acabar la contienda fue entregada a las autoridades francesas, que la condenaron a muerte, sentencia que se le conmutó al poco tiempo por la de cadena perpetua. Por fin se la puso en libertad, debido a que no se encontraba en buenas condiciones físicas de soportar la reclusión. Después del desembarco aliado, Czerniwaski se reincorporó al Ejército polaco en el exilio.

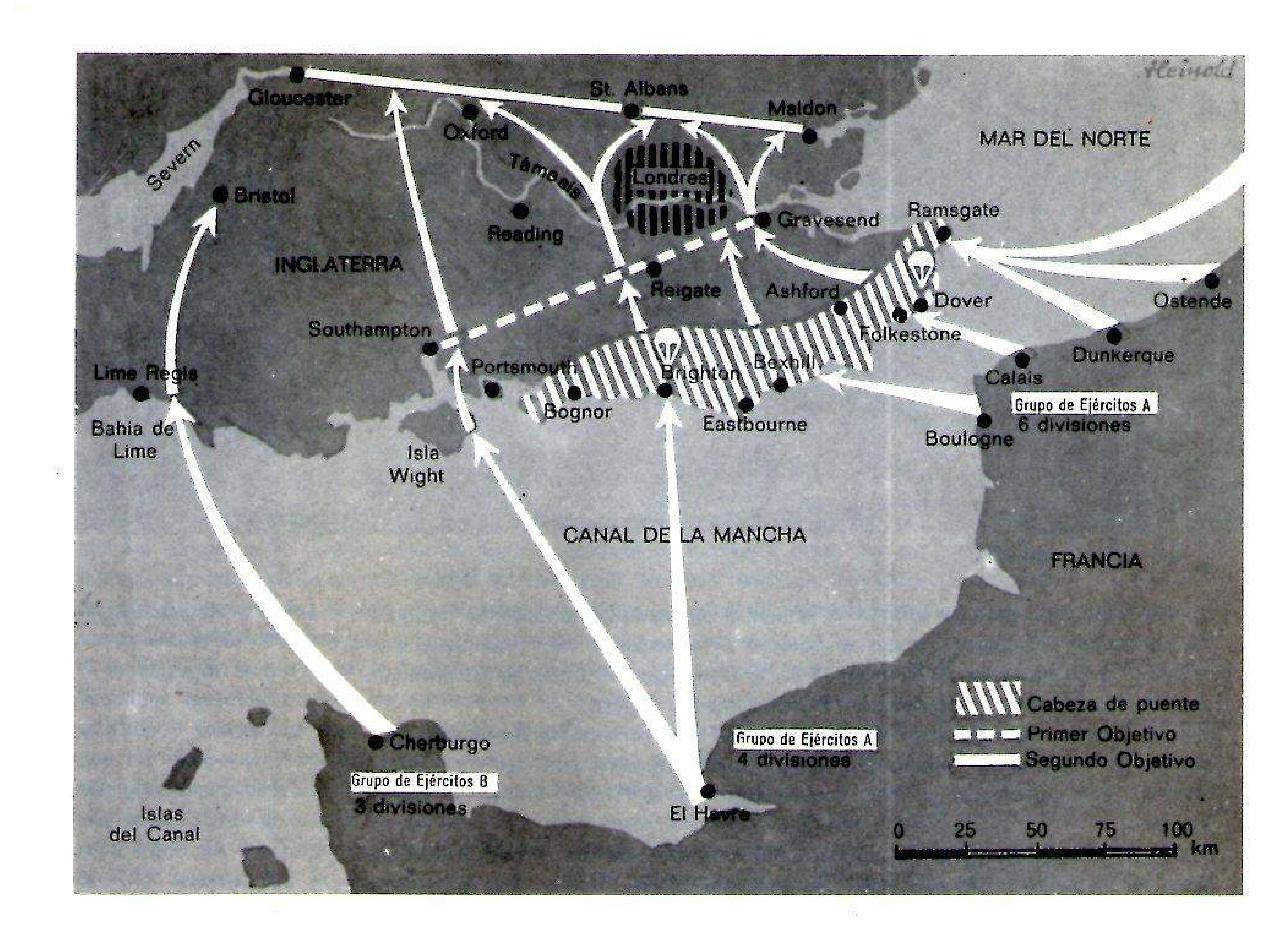
El encuentro Czerniwaski-Bleicher transcurrió como el de dos antiguos y buenos conocidos que tienen recuerdos comunes. Al fin y al cabo, ambos contribuyeron a salvar la vida de sesenta y cinco agentes prisioneros de los germanos.

Por qué Hitler no llegó a Londres

Prusia Oriental, mediados de junio de 1941.
En la zona boscosa situada cerca de Insterburg, al igual que en la llanura polaca de Chelm, y a lo largo de los Cárpatos y el Pruth hasta el mismo mar Negro, se halla desplegado un singular ejército.
Durante el día se mantiene oculto en los bosques; ni el ruido ni el humo delatan su presencia. Sólo con la aparición de la oscuridad se produce una gran actividad en los bosques: tres millones de hombres, con más de 600.000 vehículos y 750.000 caballos, miles de cañones y carros de combate, se aproximan lentamente a sus posiciones a lo largo de la frontera germano-soviética, pertrechados para una larga marcha.
El soldado alemán, poco habituado a los misterios, se pregunta para qué sirve todo eso. Muchos han oído decir que están en curso los preparativos para la invasión de la Gran Bretaña. ¿No será que, con el permiso de Stalin, se avanzará por Rusia en dirección a Persia, para desde allí asestar el golpe al imperio británico en Asia?
Sólo unos pocos oficiales sabían, gracias a una instrucción recibida el 18 de febrero de 1941, que «la orden de marcha sobre Rusia sólo constituía una de las más grandes maniobras diversivas de la historia de la guerra, destinada a ocultar los últimos preparativos para la invasión de las Islas Británicas...»



Dunkerque, 4 de junio de 1940



Plano de la operación «Seelöwe (León Marino)

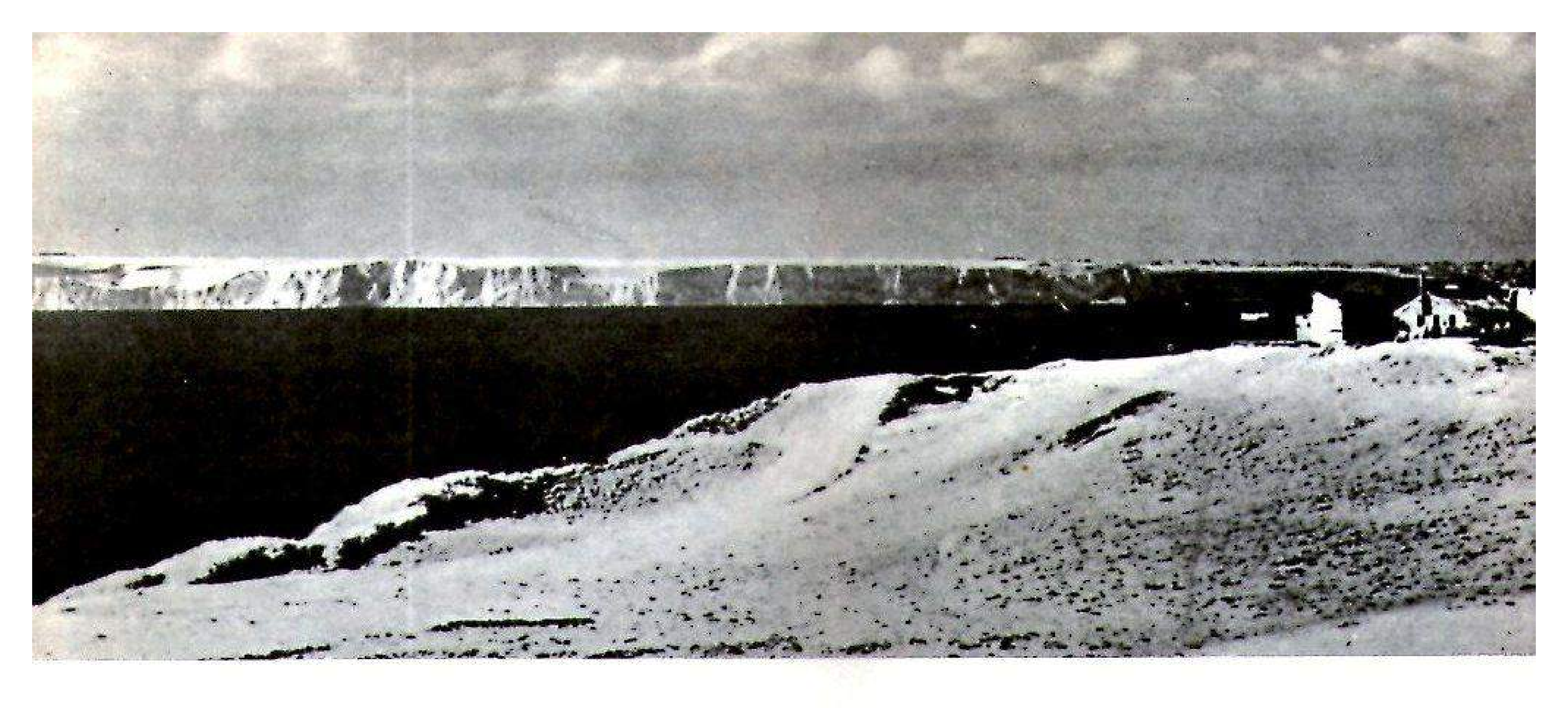
Dunkerque, 24 de mayo de 1940. Varias unidades escogidas alemanas, entre ellas la 1.ª División acorazada, llegan al Aar, que desemboca entre Calais y Dunkerque. También llega a esta zona la división Leibstandarte Adolph Hitler, perteneciente al 19º Cuerpo de Ejército, cuando de pronto se recibe una orden del Führer disponiendo que las fuerzas no rebasen las posiciones conseguidas. Así, pues, no se debía cruzar el río Aar.

Wilhelm Ritter von Thoma, general de las tropas acorazadas, observa con sus prismáticos la ciudad de Dunkerque. Allí se encuentra concentrada la mayor parte del cuerpo expedicionario británico.

En la orden de alto procedente del Cuartel General de Hitler se dice que «la Luftwaffe dará cuenta de Dunkerque», pues Goering había logrado convencer al Führer de la aplastante superioridad aérea de la Luftwaffe sobre la aviación enemiga y, por lo tanto, a ella correspondía asestar el golpe definitivo. Y ésa fue la salvación de Inglaterra.

Al principio, la Luftwaffe convirtió en un mar de llamas la ciudad de Dunkerque, pero sufrió grandes pérdidas debido a la intervención de la RAF, no tardando en evidenciarse que no se podía cumplir la promesa de Goering de lograr la total destrucción del cuerpo expedicionario británico.

Mientras tanto, el Almirantazgo británico dirigió una llamada urgente a todos los puertos meridionales ingleses. Pronto zarparon rumbo a Dunkerque gran cantidad de barcos, lanchas motoras, barcazas, remolcadores, pesqueros y yates, en fin, todo cuanto pudiera flotar, incluso los botes de salvamento de los buques de pasajeros anclados en los muelles londinenses.



La costa francesa vista desde Inglaterra

Afortunadamente para los británicos, la mar se mantuvo completamente tranquila. La operación «Dynamo», como se llamó a la evacuación de Dunkerque, concluyó el 4 de junio de 1940, a las 14.23. Durante las 180 horas de su duración, fueron transportados a Inglaterra 338.226 soldados aliados.

No se habían olvidado las medidas necesarias ante un posible desembarco germano. El mariscal sir Edmund Ironside, hasta entonces jefe del Alto Estado Mayor, fue nombrado primer comandante de la Home Guard o milicia nacional.

En poco tiempo, esta organización armada reunió a más de un millón de hombres, en su mayoría sin uniforme. En su época inicial, las patrullas iban armadas con escopetas, hachas, sables antiguos y bastones de golf. Entre sus instrucciones de servicio figuraba la siguiente advertencia: «Estas armas serán del todo efectivas si se lleva un paquete de pimienta con el fin de privar de la visión a los posibles intrusos».

Por entonces, la población de la isla creía firmemente en una invasión; Churchill hizo cuanto pudo para fortalecer esta convicción. «Ha terminado la batalla de Francia. Pronto empezará la batalla de Inglaterra», anunció poco después de la evacuación de Dunkerque. Pero jamás pronunció la palabra «rendición». Mientras los alemanes se aproximaban a París, Churchill dispuso el envío de más

Ejercicios de la Home Guard

de 1.800 millones de libras esterlinas oro al Canadá, pues Inglaterra estaba resuelta a continuar la guerra desde su imperio colonial.
El crucero *Esmerald* fue cargado con barras de oro hasta el punto de combarse las vigas de hierro que formaban el suelo de las bodegas. Los 2.230 bultos de que se componía el cargamento –declarado como «pescado»–, fueron desembarcados en el puerto de Halifax, siendo trasladados a Montreal el 2 de julio de 1940, a los diecisiete días de la caída de París.
A los pocos días zarpaba de Inglaterra un segundo convoy, escoltado por el acorazado *Revenge*, el crucero *Bonaventure* y varios destructores. A bordo de los transportes viajaba el mayor cargamento de oro que conoce la Historia.



Winston S. Churchill en 1940

Durante sus inspecciones casi diarias, a las zonas donde se consideraba más probable el desembarco alemán, en las cercanías de Dover, Churchill descubre que sólo hay emplazadas tres baterías de cuatro piezas en una extensión de costa de unos ocho kilómetros de longitud.
El número de los lugares peligrosos se contaba por millares. Se decidió concentrar los esfuerzos de fortificación en algunos sectores de Kent y Sussex, por ser los más expuestos dada su proximidad al continente. Se pudo fortificar una línea de 100 kilómetros del litoral con alambradas, minas y nidos de metralladoras, mientras que el resto tuvo que dejarse prácticamente desguarnecido.
A lo largo de la costa sur de Inglaterra se instalaron largas tuberías que debían derramar petróleo cuando se aproximara el enemigo, para encender el combustible y formar así una impenetrable muralla ígnea. Más tarde se comprobó que tal obstáculo resultaba tan oneroso como poco efectivo, pues en caso de mar gruesa el petróleo se disolvería en el agua y no ardería.
«La mejor defensa contra los paracaidistas alemanes» era un *slogan* que figuraba hasta en las hojas dominicales de las iglesias. No es extraño, pues, que la RAF temiera por la seguridad de sus propios aviadores. Se prohibió a la Home Guard disparar sobre grupos de paracaidistas inferiores a seis hombres, pues ningún aparato inglés llevaba una dotación de más de cinco.
En tanto que Inglaterra había resuelto ya muchos problemas de detalle, Hitler dispuso con fecha 2 de julio de 1940 que se trabajara en los planes de invasión de la isla, por el momento sobre una base teórica.
La instrucción sirvió en primer lugar para que se desataran una serie de rivalidades. La Marina alemana rechazaba los planes de la Wehrmacht, alegando que no podría cubrir al mismo tiempo a la flota de invasión y presentar batalla a la Royal Navy, mientras la Wehrmacht confiaba en que la Marina podría atender ambos aspectos de la batalla al mismo tiempo.
En los referidos planes de invasión se contaba con llevar 13 divisiones al otro lado del Canal, en un plazo de tres días. Luego se transportarían 28 divisiones más, entre ellas una acorazada y otra de fuerzas aerotransportadas.
Esta última unidad y una división de paracaidistas abrirían una cabeza de puente junto a Folkestone. Para el traslado de estas unidades se utilizarían unos 300 planeadores, cada uno de los cuales transportaría 10 hombres.
Entretanto, la Marina de guerra reuniría las naves necesarias para constituir la flota de invasión, unas 4.000 en total, de las que más de la mitad estarían constituidas por botes y barcas pesqueras.
Se había iniciado ya el adiestramiento de las tropas. Entre los oficiales y los mandos superiores había muy pocas personas con experiencia naval. Algunos manifestaron que, ante todo, se imponía enseñar natación a los soldados.
En los puestos de mando se recopilaba toda la información disponible sobre la zona de desembarco prevista. Además de artículos de periódico y trabajos científicos, se estudió el paso del Canal por César en la noche del 1 de setiembre del año 55 a. de C., pues no existía otro precedente militar al respecto. Terminada



Evacuación del londinense Museo de Figuras de Cera



Fot. de la pág. 29: Arriba: Torre Martello, erigida por los ingleses en tiempos de Napoleón Bonaparte

Centro: Obstáculos contra las fuerzas paracaidistas alemanas

Abajo: Bloqueo de carreteras en el sur de Inglaterra

Ejercicios de desembarco para la operación «Seelöwe»

la guerra, el capitán general Alfred Jodl manifestó que los preparativos germanos de 1940 fueron bastante similares a los de César.

Pese a las dificultades de carácter estratégico, la Gestapo tomaba asimismo sus medidas para la ocupación de Inglaterra. Se nombró jefe de la misma en este país al doctor Franz-Alfred Six, que entonces contaba treinta y un años.

En julio de 1940, la Gestapo tenía ya confeccionada una relación de detenciones a efectuar en Gran Bretaña, formada en gran parte por destacados políticos británicos, emigrados y otras personas no gratas, las cuales serían llevadas a las más próximas comandancias de la Gestapo. Algunas de las personas incluidas en la lista habían fallecido antes de la confección de ésta: por ejemplo, el doctor Sigmund Freud, que murió en Londres el 23 de setiembre de 1939.

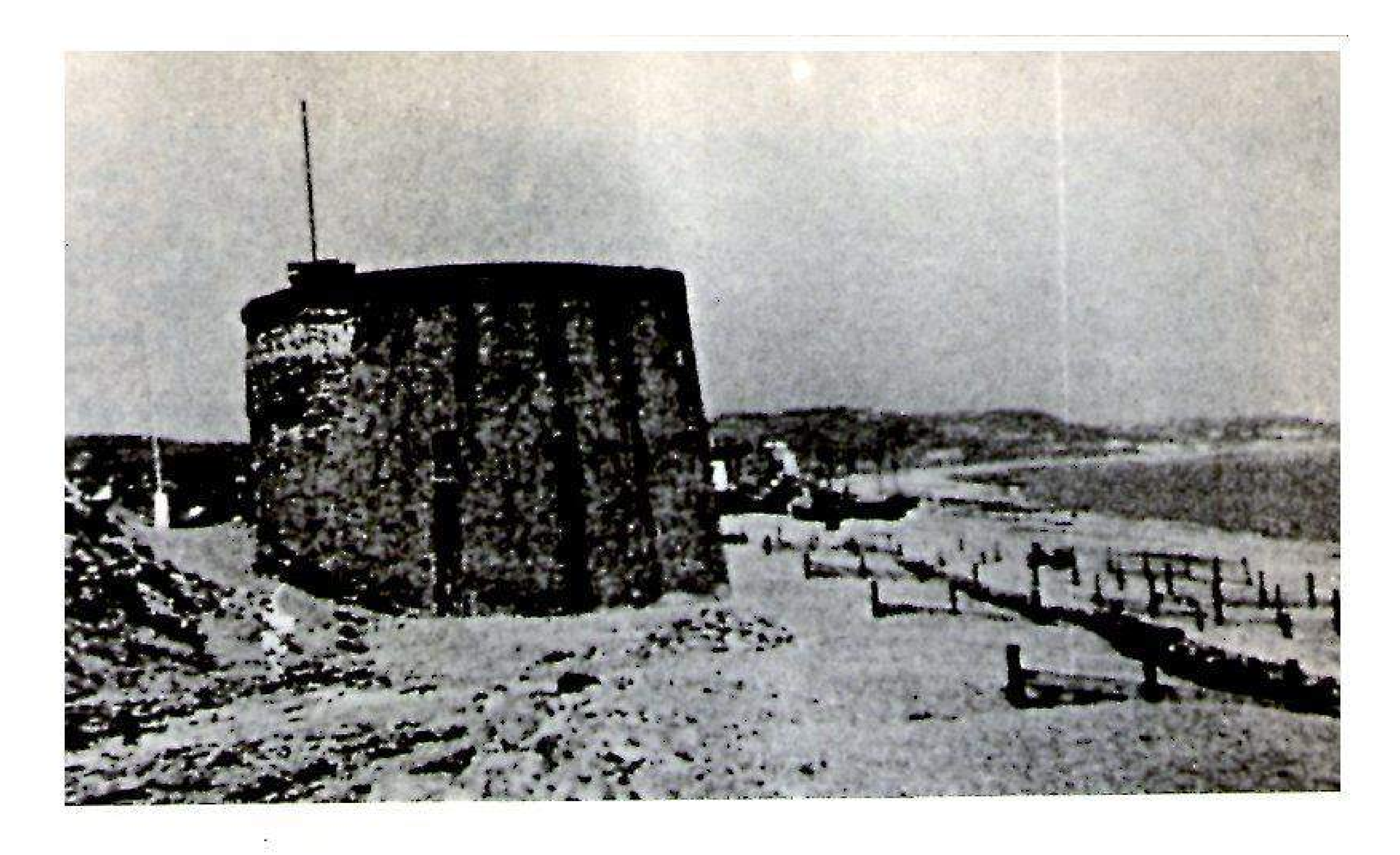
En Inglaterra se dispuso una zona «defensiva» de unos 30 kilómetros de profundidad en el litoral sur y suroeste. En las torres Martello, erigidas en 1805 como defensas en caso de eventual invasión de las tropas napoleónicas, la Home Guard instaló unos centros de instrucción para los trabajadores portuarios de Dover y de Folkestone, que aprendían a combatir con las únicas armas disponibles: garfios y zapapicos.

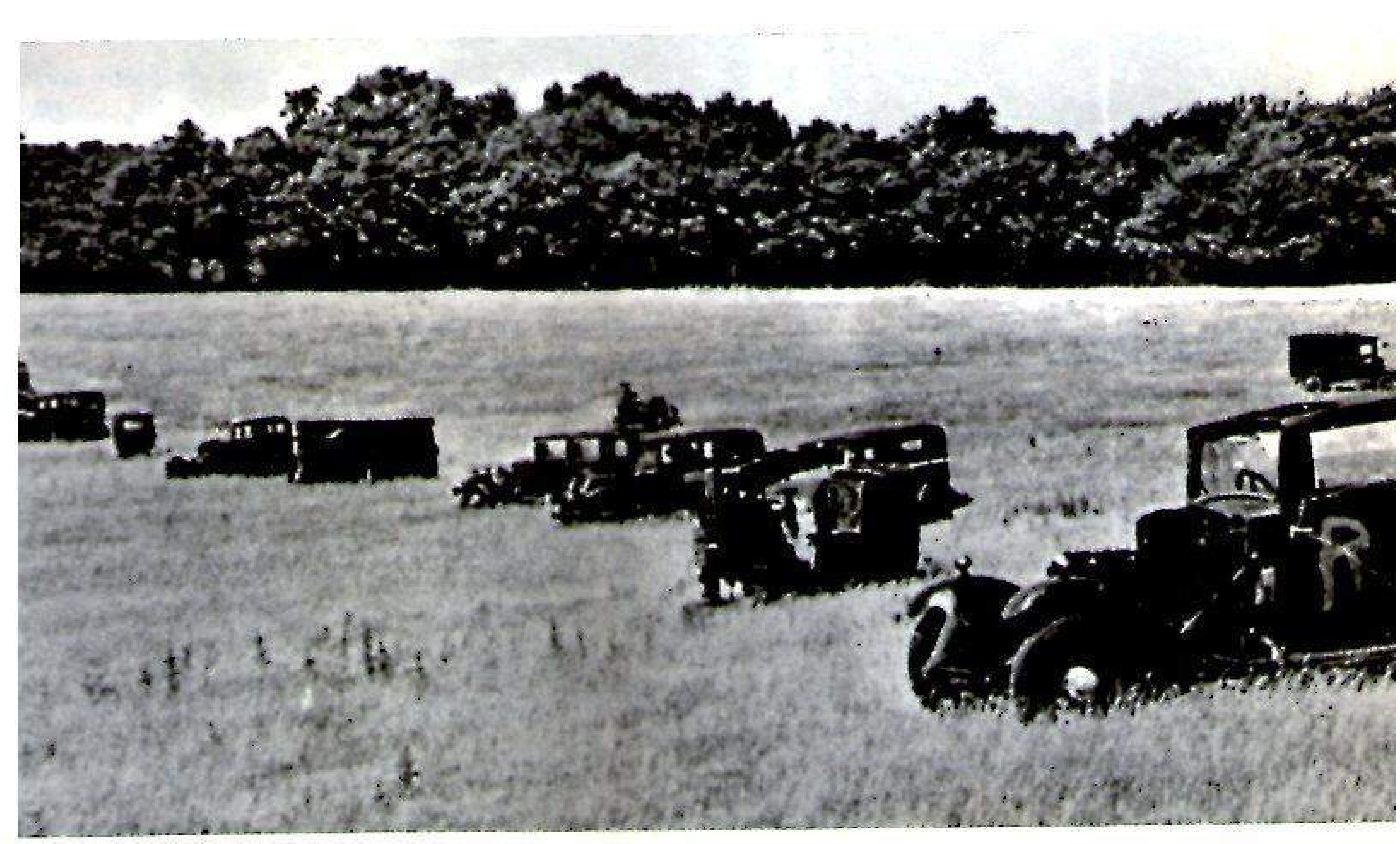
Los campos del sur y del sudeste de Inglaterra donde podían aterrizar aviones

47a **Christie,** brit. Nachrichtenoffizier, **London, RSHA IV E 4.**
48. **Church, Archibald George,** 1886 **London, Major, Rostrevor, Seledon-Road, Sanderstreet,** RSHA VI G 1.
49. **Churchill, Winston Spencer, Ministerpräsident, Westerham/Kent,** Chartwell **Manor, RSHA** VI A 1.
50. **Chwatal, Johann,** 16.8.92 Suchenthal, **vermutl. England,** RSHA IV A 1
51. **Chwatal, Silvester, 21.11.94 Suchenthal, vermutl. England, RSHA**

112. **French, Marquis de Castelchomond, O'Brien,** brit. Agent, Kapitän, vermutl. England, RSHA IV E 4, Stapoleit München.
113. **French,** brit. Nachrichtenoffizier, **vermutl. England** (Täterkreis: Stevens/Best), RSHA IV E 4,
114. **Freud, Sigmund, Dr.,** Jude, 6.5.56 Freiburg (**Mähren**), **London,** RSHA II B 5.
115. **Freudenberg, Alexander,** 11.1.93 **Colombo auf Ceylon, Kaufmann,** vermutl. England, RSHA IV E 4.
116. **Freudenberg, Dr.,** chem. Legationssekr., **Emigrant, zuletzt:** Berlin,

Fragmento de las «listas especiales de Gran Bretaña»









El mariscal del Reich, Hermann Goering, y el mariscal Albert Kesselring, en la costa del Canal

fueron sembrados de obstáculos: coches viejos, montones de tierra y ladrillos, barriles, troncos, etc. Kurt Student, general de la Luftwaffe, informó al Alto Mando de la Wehrmacht a finales de agosto que «ya no podía considerarse la invasión de Inglaterra, en vista de que todos los posibles lugares de aterrizaje habían sido inutilizados».

El rumor de que los paracaidistas germanos, en su asalto a los Países Bajos en la primavera de 1940, lo habían efectuado vestidos con ropas de religiosos, dio pábulo a las más fantásticas historias. La BBC difundió el siguiente aviso: «Los paracaidistas alemanes capturados en suelo británico que no vistan el uniforme reglamentario serán ejecutados en el acto».

En una instrucción del 1 de agosto, Hitler manifestó que la condición previa para el ataque a la isla era poner fuera de combate a la RAF. La Luftwaffe debía vencer, como fuese, a la aviación enemiga, y en el menor tiempo posible. Hitler ordenó así el comienzo de la batalla de Inglaterra.

Por iniciativa de sir Robert Watson-Watt, se habían instalado en 1936 varias estaciones de radar en la costa sur y sudeste de Inglaterra, circunstancia que proporcionó a la RAF una ventaja decisiva.

Desde Southampton, y hacia el Este, el espacio aéreo sobre el litoral quedaba protegido, hasta 500 metros de altitud, por un cinturón de radar. Los cazas británicos ya no estaban obligados a realizar interminables vuelos de patrulla; sólo despegaban cuando el radar señalaba la presencia de aviones enemigos, siendo guiados hasta ellos por la radio de sus bases. Algún tiempo después, sir Robert Watson-Watt fue declarado «salvador de la Patria».

Como es natural, las insuficiencias técnicas del sistema de radar británico eran desconocidas por los pilotos alemanes. No suponían, por ejemplo, que el sistema inglés de dirección sólo podía guiar hacia el enemigo a unas pocas escuadrillas de caza a la vez, ni que las bases de ataque eran al mismo tiempo los puestos de control, extraordinariamente complicados, y por ello difíciles de trasladar.

El 10 de agosto de 1940, tres flotas aéreas alemanas estaban listas para iniciar el ataque principal contra Inglaterra. Comenzaba la operación «Adler». En opinión de Goering, bastarían cuatro días para aniquilar las instalaciones defensivas del sur de Londres, y un mes para acabar con la RAF. Y, puesto que la Marina requería diez días para colocar minas y disponer los preparativos finales, antes de la invasión propiamente dicha, el comienzo de ésta se fijó para mediados de setiembre.
Sin embargo, la operación «Adler» fue aplazada por causa del mal tiempo. Por fin, y no obstante estar el cielo cubierto, se dispuso el comienzo de las incursiones aéreas para el 13 de agosto, pero un nuevo empeoramiento del tiempo obligó a ordenar la suspensión cuando varias escuadrillas se encontraban ya en vuelo.
La contraorden originó una gran confusión ya que en muchos casos, los bombarderos y los cazas volaban en sucesión errónea. Sólo esto tuvo como consecuencia la grave pérdida de 55 aparatos alemanes.
El día de la operación «Adler» terminó con un rotundo fracaso. Los «Stuka», que tan eficientes fueron en Polonia y Francia, no pudieron maniobrar entre las barreras de globos ingleses a causa de su modesta velocidad, y resultaron presas fáciles para la artillería antiaérea y los caza «Hurricane». El 17 de agosto fueron retirados definitivamente de la batalla.
A partir del 13 de dicho mes, se prohibió en Inglaterra el uso de campanas; sólo las fuerzas del ejército y la policía podían tocarlas para dar la alarma en caso de desembarco de fuerzas aerotransportadas.
En la noche del 13 de agosto, aviones alemanes lanzaron sobre Inglaterra central y sobre Escocia botes neumáticos, emisoras, explosivos, mapas y listas de persona destacadas, así como instrucciones dirigidas a los agentes alemanes para el caso de invasión (agentes que por otra parte, no existían).
Se trataba de suscitar un clima de alarma entre los habitantes de la costa



Un bunker en el condado de Kent



Propaganda de una habitación-bunker

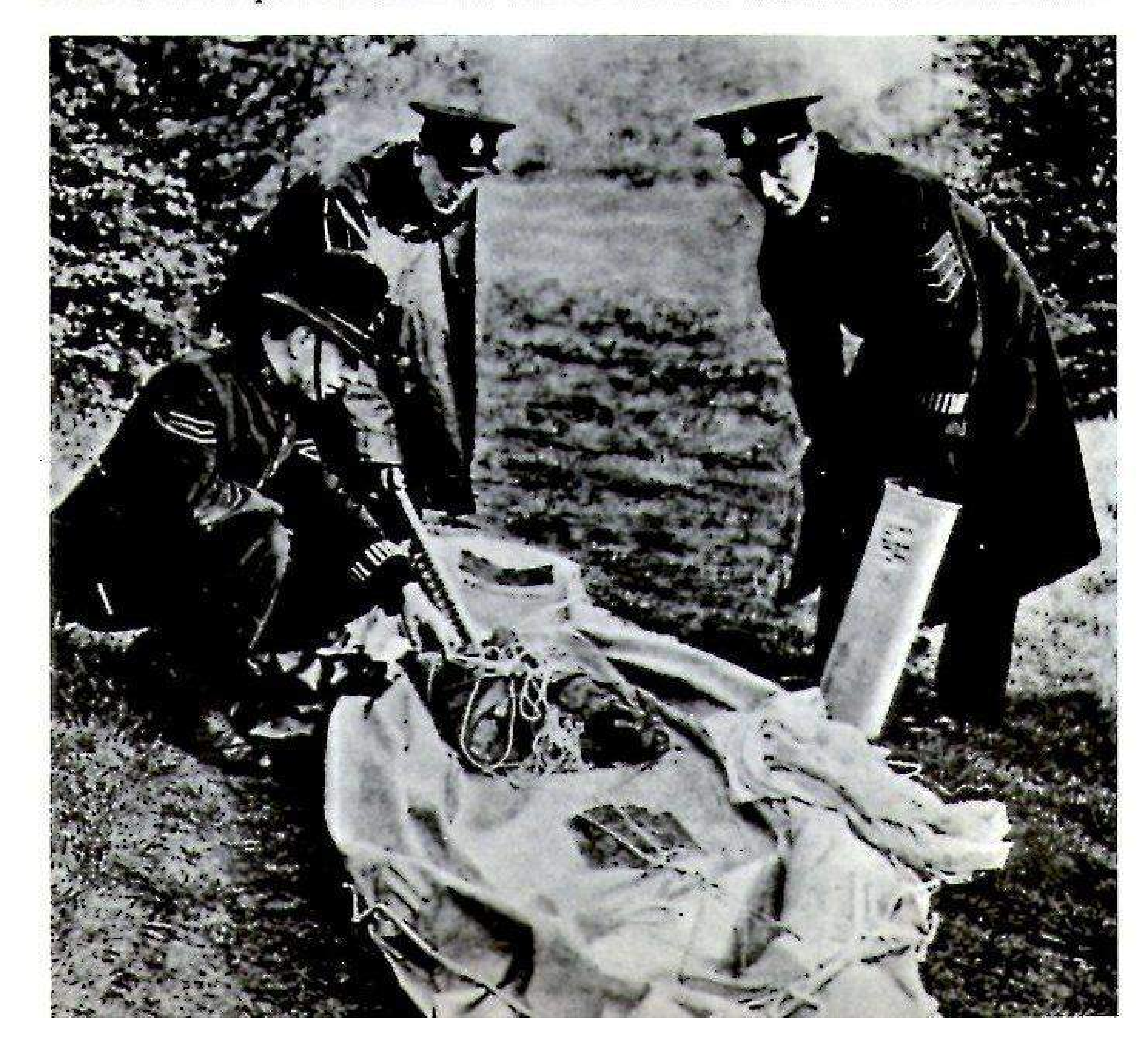
Traducción del texto inglés del grabado:

«Refugio antiaéreo tubular Hull. Refugio ideal para todo tiempo, sobre todo en los meses invernales. Duerma seguro en su propia casa. Nos complacemos en informar a los numerosos peticionarios que el Ministerio de Suministros sólo concede material para la fabricación de un número limitado de estos conocidos refugios interiores. Los pedidos se servirán por turno riguroso.»

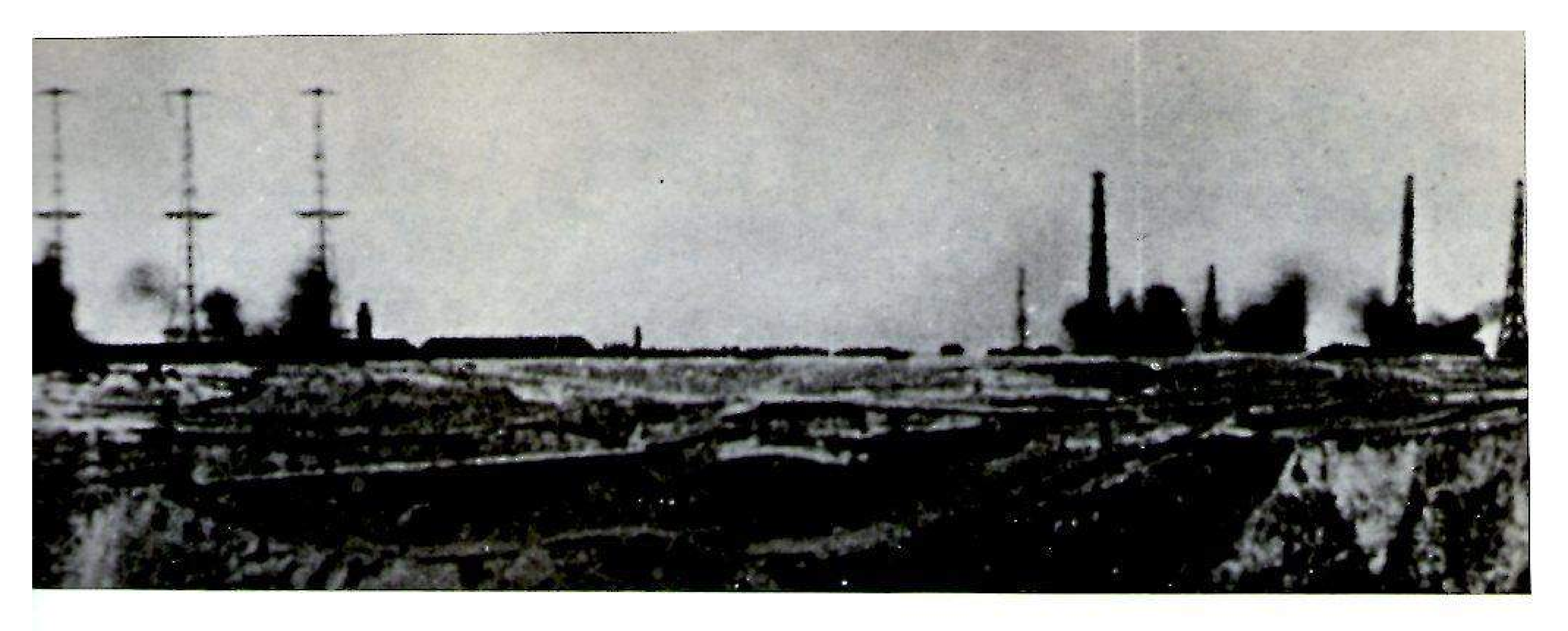
oriental inglesa, una especie de guerra de nervios. Las emisiones alemanas en inglés, por ejemplo, daban instrucciones sobre los primeros auxilios en caso de ataque aéreo, recomendando a los perplejos oyentes que tuviesen dispuestas camisas de fuerza, pues mucha gente perdía la razón con las explosiones de las bombas. También decían que los paracaidistas alemanes iban provistos de pequeños recipientes generadores de niebla, de manera que cada hombre podía adoptar la forma de una nubecilla. Además, sus paracaídas eran orientables, pudiendo quedarse diez horas en el aire, confundiéndose con masas nubosas.

Las emisoras también hablaban de rayos electromagnéticos, como los utilizados en la destrucción del fuerte Eben-Emael, de Lieja. Los alemanes sabían que la conquista del fuerte seguía siendo un enigma para los ingleses – en realidad, las tropas alemanas descendieron en planeadores en el interior del recinto.

A partir del 12 de agosto, la Luftwaffe desistió de sus ataques a las estaciones británicas de radar, ya que parecían muy difíciles de destruir. Sin embargo, la situación se modificó desde el 24 de agosto, cuando los alemanes creyeron haber descubierto los puntos débiles del sistema antiaéreo británico. Entonces concen-



Equipo de agente alemán lanzado sobre el norte de Inglaterra, como maniobra diversiva



Las torres de radar de Dover, durante un ataque aéreo alemán, vistas desde la costa francesa

traron sus ataques sobre los puestos de mando de la RAF. Los ingleses pasaron momentos de verdadera angustia, pero, al cabo de varios días, la Luftwaffe cambió de táctica. La destrucción de las bases de cazas enemigas, condición indispensable para el éxito del desembarco, fue relegada de pronto a un segundo término.

Con ello terminaba la primera fase de la ofensiva.

En realidad, este cambio de proceder constituyó uno de los más graves errores alemanes. La RAF aprovechó el respiro concedido a sus puestos de mando.

El 22 de agosto de 1940, las emisoras alemanas difundieron la noticia de un inminente ataque aéreo a Londres, mediante torpedos volantes dirigidos por radio, portadores de una gran cantidad de alto explosivo. El 24 del mismo mes caía sobre la capital inglesa una verdadera lluvia de bombas, la primera desde 1918. Sin embargo, esta incursión se debió a un error de los pilotos alemanes, cuyo verdadero objetivo eran los depósitos de combusitble de los muelles del Támesis y las industrias aeronáuticas de Rochester. Los radiogoniómetros de sus bombarderos fueron interferidos por ondas británicas, y soltaron su carga de bombas al azar sobre un mar de edificaciones. Desde la cima del Imperial Chemical Building, Churchill observó los incendios provocados por la incursión alemana. Su reacción fue inmediata. A partir del día siguiente, la RAF comenzó sus ataques sobre Berlín. En la noche del 25 de agosto de 1940, partieron 81 bombarderos en dirección a la capital alemana, de los cuales la mitad tuvieron que regresar antes de alcanzar el objetivo. Las bombas inglesas cayeron a pocos metros de la habitación del Führer; resultaron muertas 20 personas. En noches sucesivas los británicos reiteraron sus incursiones, sin que la defensa antiaérea o la caza nocturna alemana consiguieran derribar ningún aparato.

Hitler había fijado el 3 de setiembre para el comienzo de la operación «Seelöve» (León Marino). Ahora se tuvo que considerar la fecha del 21 del mismo mes, como una simple posibilidad de comenzar la operación.

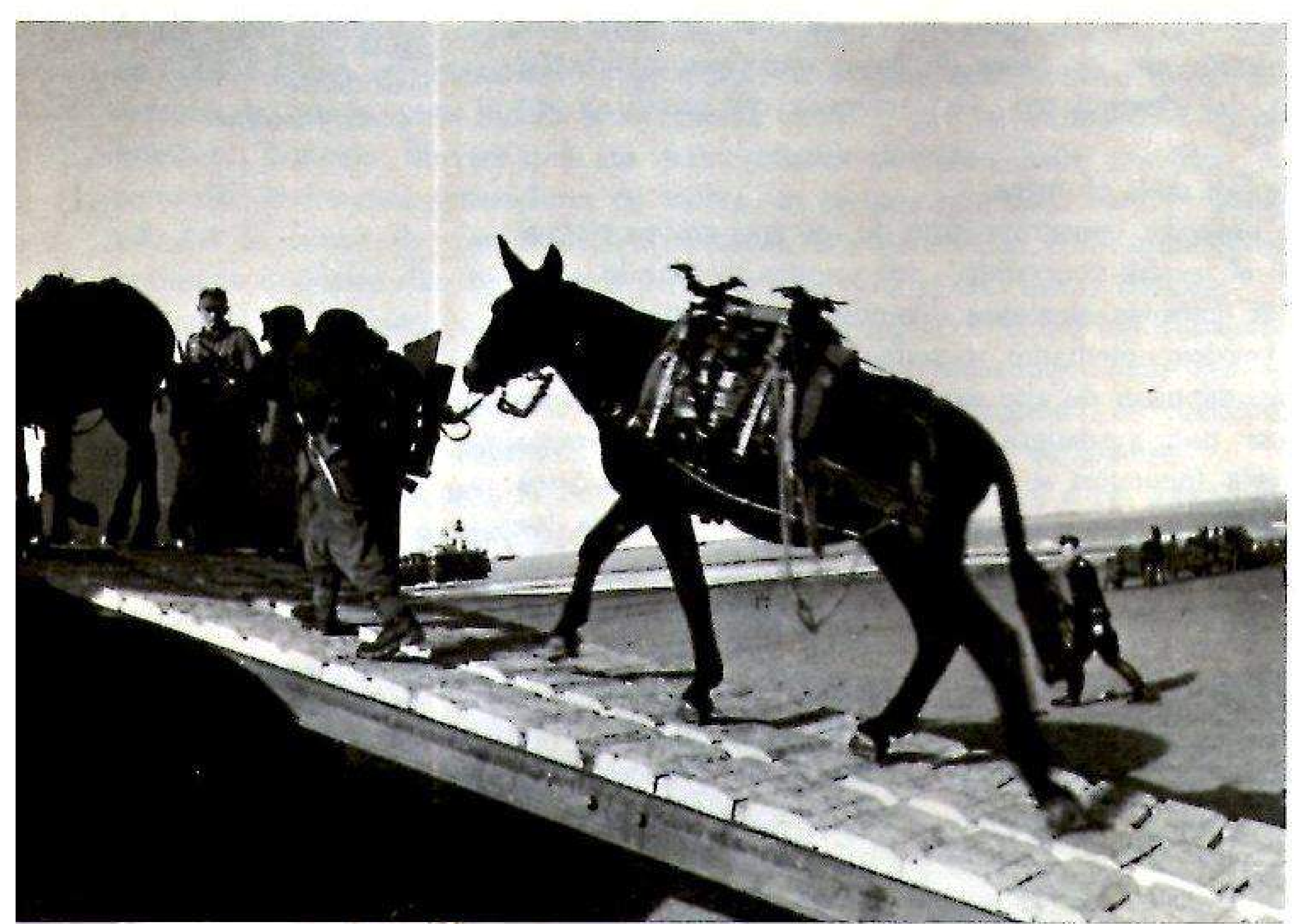
La Luftwaffe trató de lograr una decisión por todos los medios a su alcance, teniendo en cuenta el breve plazo disponible. A pesar de las condiciones meteorológicas adversas, el 14 de setiembre se efectuaron varias incursiones sobre Londres. Por la noche, sólo 50 aparatos alemanes consiguieron sobrevolar el objetivo.

A partir del 7 de setiembre de 1940, los alemanes se concentraron en lo que, al parecer, era su meta definitiva: el área metropolitana londinense.

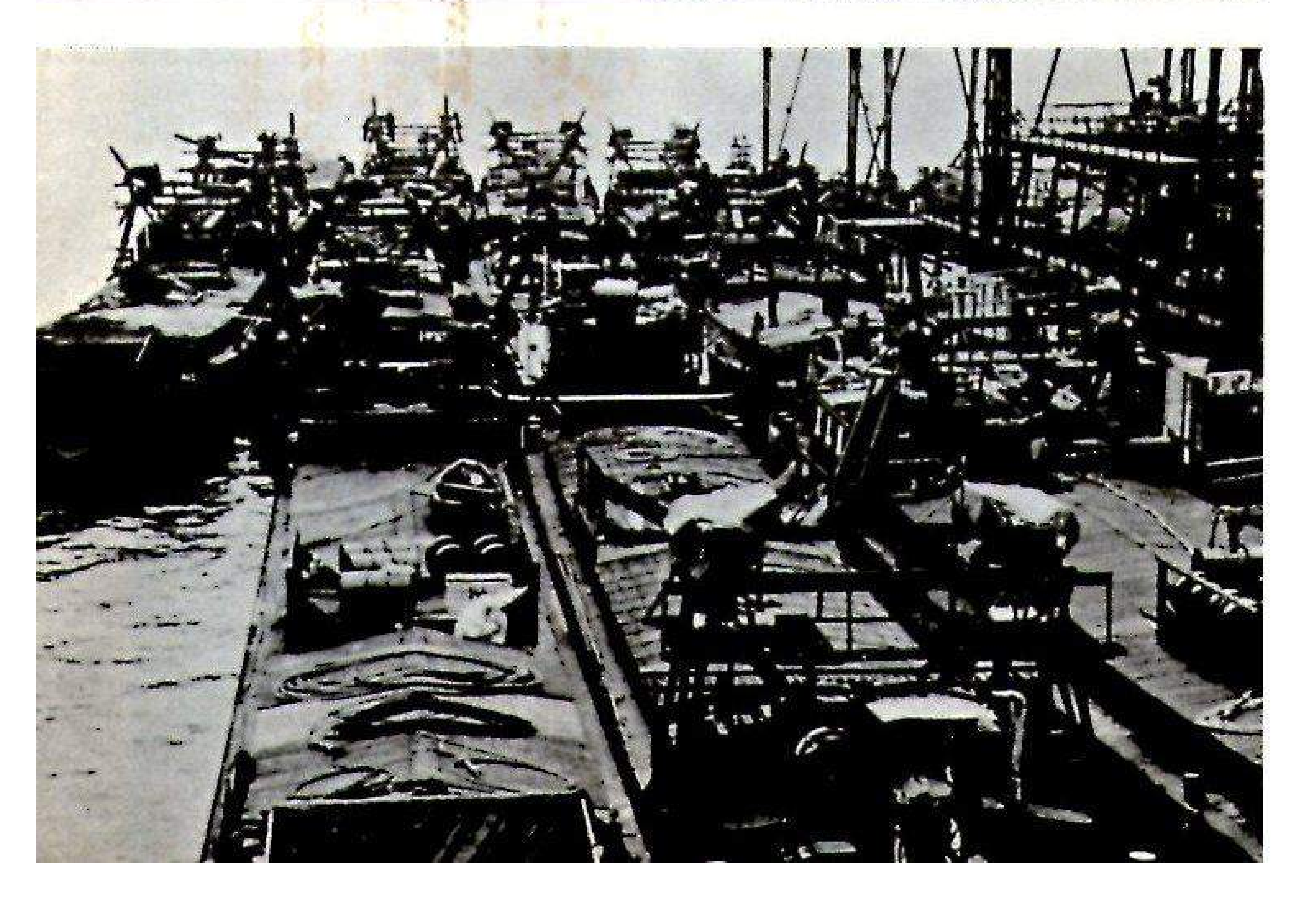
La batalla de Inglaterra se acercaba a su punto neurálgico. Desde el mes de agosto, los aparatos de reconocimiento de la RAF observaron una creciente aglomeración de embarcaciones en los puertos del otro lado del Canal. Por



Sección montada de la Home Guard

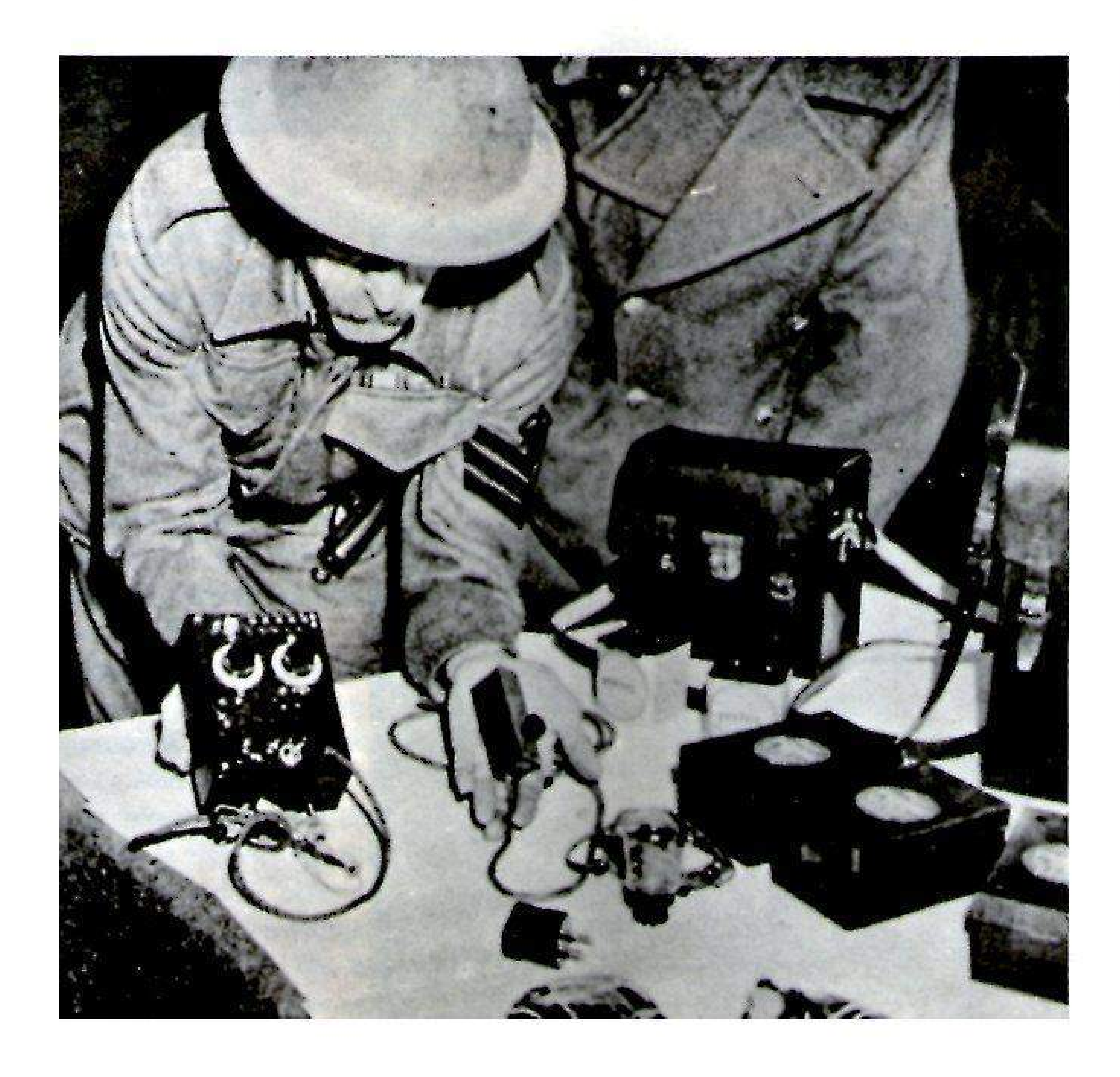


Tropas de montaña alemanas, de maniobras junto a la costa del Canal



Barcazas del Rin transformadas en lanchas de desembarco, en un puerto del litoral del Paso de Calais

ejemplo, el 31 de agosto se divisaron en Ostende 18 unidades; el 6 de setiembre, el número había aumentado a 205.
El 27 de agosto, Hitler decidió adoptar, respecto a la operación «León Marino», una solución intermedia entre la propuesta por el Alto Mando del Ejército y el mando de la Armada, es decir, por la llamada «pequeña solución», que consistía en desembarcar sobre un frente de 140 kilómetros de la costa sudoriental británica, entre Folkestone y Eastbourne.
Durante los preparativos de la operación «León Marino», el Abwehr había conseguido interceptar los mensajes cifrados ingleses. De esta manera, los alemanes pudieron seguir los movimientos de las fuerzas defensivas del enemigo, hasta que, de pronto, los ingleses modificaron sus claves, a finales de agoto de 1940.
El Abwehr se dedicó con febril actividad a llenar las lagunas de información existentes. En la noche del 2 de setiembre de 1940, dos agentes del Abwehr, Karl Meier y Rudolph Waldberg, holandés y alemán respectivamente, fueron enviados a la costa de Kent en un bote.
A las nueve de la mañana del día siguiente, Meier llamaba a la puerta de un bar de Lydd, y pedía una botella de sidra. Fue ajusticiado el 10 de diciembre siguiente. Nadie le había dicho que los bares ingleses no abren antes de las diez de la mañana, y que no pueden servir bebidas alcohólicas antes de dicha hora. Waldberg, que no hablaba nada de inglés, fue capturado veinticuatro horas después, y ejecutado el mismo día que Meier.
Otro agente, holandés de ascendencia nipona, desembarcado en Inglaterra el mismo día que Meier y Waldberg, se tropezó con un centinela del Somerset Light Infantry Regiment. De todas maneras, no habría podido ir demasiado



Material de transmisiones de los agentes alemanes Karl Meier y Rudolph Waldberg

lejos con su aspecto oriental, incluso de haber tenido mejor suerte desde el primer momento.
Otro agente fue detenido al pagar con vales la comida en el restaurante. Por lo visto, en Berlín ignoraban que en Inglaterra las consumiciones en bares y en restaurantes se abonaban en moneda ordinaria.
El alemán Theo Drüke, el suizo Werner Wälti y Vera Erikson, hija de un emigrante ruso, llegaron en bote al Mory Firth en la madrugada del 30 de setiembre de 1940.
No tenían idea de en dónde se hallaban, y se encaminaron a la estación más próxima. Como medida de seguridad para el caso de una invasión, se había procedido a retirar los carteles indicadores. «¿Dónde estamos?», preguntó Vera Erikson al receloso jefe de estación.
Salvó la cabeza al prometer trabajar para el Intelligence Service en el futuro, mientras que Drüke y Wälti fueron ahorcados el 6 de agosto de 1941.
En otra estación de Inglaterra, un nuevo agente se traicionó. Al decirle el empleado de la taquilla que el billete valía *ten and six* (diez y seis), le dio diez libras y seis chelines, en vez de diez chelines y seis peniques.
Por conducto de los agentes capturados, los ingleses se enteraron de que los preparativos de invasión alemanes estaban a punto de ultimarse.
El 6 de setiembre de 1940 fue capturado otro agente alemán con pasaporte sueco, tarjeta de identidad inglesa y un transmisor que dijo ser de su propiedad. Se le aprehendió a poco de desembarcar en Denton, Northamptonshire.
A las 20 horas del 7 de setiembre, mientras en Londres seguían ardiendo los incendios provocados por la Luftwaffe, el mando de la Home Guard difundió entre sus hombres la consigna «Cromwell», que significaba: «Invasión probable en las próximas veinticuatro horas». El mar aparecía encalmado, y las condiciones meteorológicas no podían ser más adecuadas. Todo parecía indicar una acción alemana para el 8 de setiembre.
La consigna dada a los miembros de la Home Guard desató una tremenda confusión. Nadie sabía con certeza lo que debía hacer. La mayoría supuso que la



Captura de agentes alemanes en el sur de Inglaterra

palabra «Cromwell» significaba que la invasión había tenido lugar, cuando sólo era una alerta.

La City londinense en el otoño de 1940

Sin embargo, los hombres de la Home Guard se pusieron en movimiento con elevado espíritu patriótico. Las campanas tocaron a rebato, se procedió al bloqueo de muchas carreteras de la zona más afectada, las centrales telefónicas se negaron a aceptar conferencias particulares, y los zapadores procedieron a la voladura de algunos puentes en el este de Inglaterra. Por entonces, los ingleses disponían, además del radar y de los aparatos emisores de interferencias, destinados a estorbar los instrumentos de navegación de los aviones alemanes, de algo que no sospechaban el Abwehr ni la Gestapo: un completísimo movimiento de resistencia, bien instruido y armado, que esperaba con impaciencia el momento de actuar.

El organizador y jefe del mismo, general de brigada sir Colin Gubbins, vivió de cerca la Revolución bolchevique durante la Primera Guerra Mundial, y aprendió bien sus métodos de lucha. Hacia el final de la contienda se le envió a Murmansk con el cuerpo expedicionario británico.

En la primavera de 1939, Gubbins – que trabajaba para el MI (R), Military Intelligence (Research), una de las más importantes secciones del contraespionaje militar británico – efectuó dos viajes secretos para su departamento. Uno le llevó a Checoslovaquia, Hungría y Rumania, y el segundo a Polonia y los Estados bálticos, donde buscaba la posibilidad de establecer un movimiento de resistencia antinazi para el caso de producirse la ocupación alemana. El 25 de agosto de 1939 reapareció en Varsovia, esta vez como agregado militar de la Embajada



General de brigada sir Colin Gubbins



Coleshill House, en Highworth

inglesa. Pero tuvo que regresar a Londres al cabo de una semana, pues había estallado la Segunda Guerra Mundial.

Gubbins se llevó de Varsovia un invento polaco: la espoleta retardada en forma de lápiz, destinada a alcanzar gran popularidad durante la guerra. La primera misión de Gubbins en su departamento fue la de componer un manual de instrucciones para los jefes de guerrilla. En este manual se describían todos los pormenores relativos a esta modalidad de lucha, así como el manejo de explosivos. Con el tiempo se convertiría en el libro clásico de los movimientos de resistencia en la Europa ocupada.

En el verano de 1940, Gubbins asumió el mando de las guerrillas británicas. Puesto que las fuerzas alemanas serían especialmente vulnerables en los primeros días siguientes al desembarco, Gubbins abrigaba el propósito de situar a sus hombres en una zona de 50 kilómetros a poca distancia de la costa.

Exploradores y monteros instruirían a las guerrillas británicas. El reclutamiento debía efectuarse en el más estricto secreto, y Gubbins juzgó que la mejor forma sería hacerlo a través de la Home Guard, sin que los mandos inferiores de ésta supieran para qué eran seleccionados.

El centro de adiestramiento para los hombres de Gubbins se hallaba situado en Coleshill House, mansión perteneciente a la familia del duque de Radnor, en una extensa heredad próxima a las montañas de Berkshire, a unos 120 kilómetros de Londres.

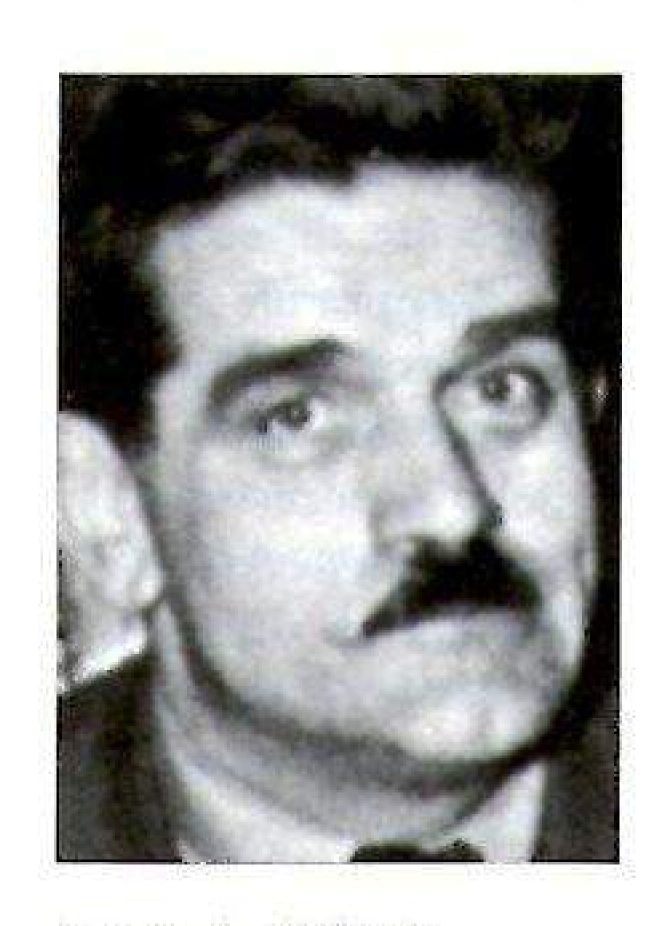
Con sus inmensas parques, bosquecillos, campos de labor y corrientes de agua, Coleshill House era un lugar ideal para la instrucción. Además, la región es fácilmente accesible desde cualquier punto de Inglaterra.

En el verano de 1940, James A. Roberts fue de los primeros reclutas entrenados en Coleshill House.

«Me inscribí en la Home Guard en julio de 1940. Desde hacía más de tres meses se buscaban voluntarios para nutrir sus filas.

»La idea básica de la Home Guard consitía en disponer de un grupo de hombres decididos en cada barrio, fábrica, etc., de todas las ciudades y pueblos de la nación, capaces de aniquilar a los soldados enemigos utilizando cualquier medio a su alcance. Dichos hombres cumplirían sus deberes militares sin paga de ningún tipo, sin por lo demás dejar de cumplir con normalidad con sus funciones civiles ordinarias.

»En agosto de 1940 recibí aviso de que me trasladase a Highworth, en Wiltshire, con el fin de realizar un cursillo de instrucción para una unidad especial. Debía presentarme en la oficina postal del lugar, donde se me informaría con más detalle. Entregué la documentación a la señora que estaba al frente de la



James A. Roberts

citada oficina, la cual pasó a una estancia contigua desde donde hizo una llamada telefónica. "Espere usted. No tardará alguien en venir a recogerlo", me dijo. Al poco rato apareció un automóvil con el emblema de la jefatura de la Home Guard.

»Después de recorrer unas diez millas, dejamos la carretera principal y nos adentramos por una ruta que atravesaba un hermoso parque. Al fondo aparecía una bella mansión. Era Coleshill House, junto al río Cole, nuestro centro de instrucción, justo en el límite entre los condados de Wiltshire y Berkshire.

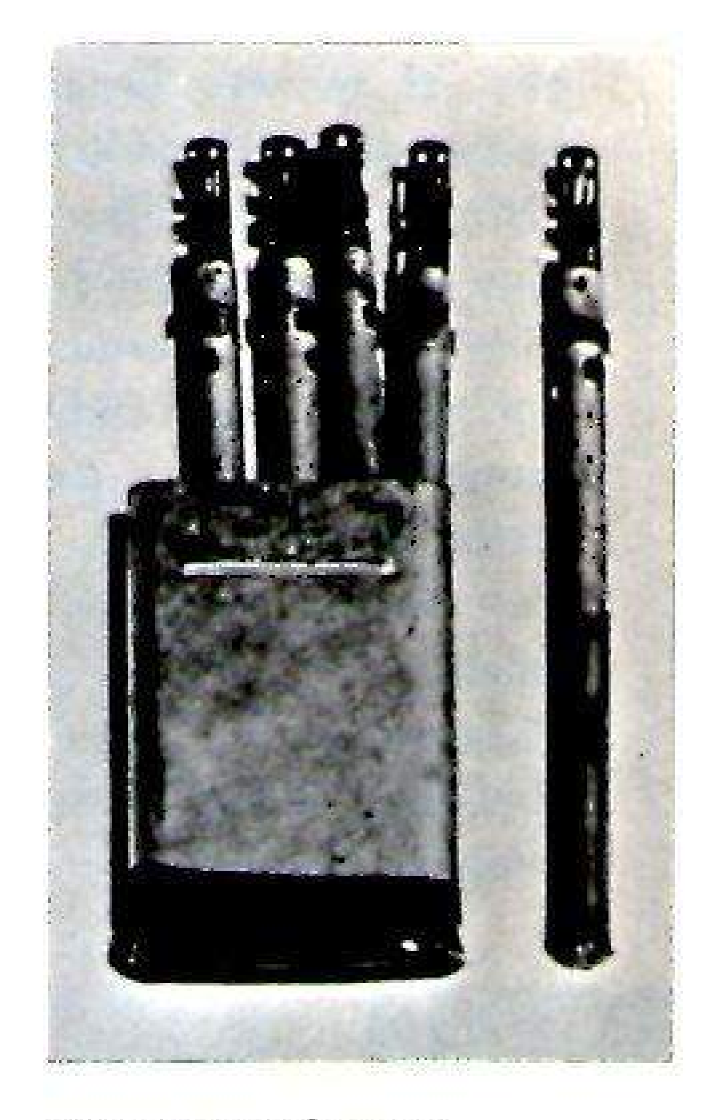
»Me asignaron una cama en una gran sala donde ya se alojaban otras personas. Muchas eran londinenses, lo mismo que yo, pero no conocía a nadie.

»Poco después de la llegada, un oficial me comunicó que teníamos que pasar un duro curso de adiestramiento, y que todos nosotros estábamos destinados a ser jefes de guerrilla en el caso de que los alemanes invadiesen el país.

»Debíamos guardar el asunto en el mayor secreto, y no usaríamos uniforme ni emblemas de ningún género.

»Al día siguiente iniciamos el entrenamiento.

»Mientras yo estuve allí, se comenzaron a emplear cargas de plástico, de manera que fuimos los primeros en aprender su manipulación. Otra novedad fue el «time pencil» (lápiz explosivo), espoleta retardada silenciosa que en vez del clásico mecanismo de relojería utilizaba un ácido, cuya acción dependía de la temperatura a la cual era almacenado. Por eso nuestros instructores aconsejaban emplear dos de dichos lápices, para mayor seguridad. Después de la guerra supe que, durante la misma, los elementos antihitlerianos alemanes recibieron varios de estos lápices, procedentes de un bulto lanzado en paracaídas sobre Francia. Pero cometieron el error de poner sólo uno junto a la carga explosiva en el avión en que Hitler, en mayo de 1943, iba a realizar una visita de inspección al sector de Esmolensko.



Lápices explosivos del SOE

»La bomba no estalló porque el alambre que provocaba la ignición no fue corroído por el ácido. Por lo que sabemos en Inglaterra, el conde Stauffenberg utilizó, el 20 de julio de 1944, uno de estos lápices para activar la carga explosiva que llevaba en el portafolios. El encendido se retrasó, tal vez porque el ácido estaba pasado. Los elementos de nuestras unidades especiales fueron los primeros ingleses armados con las metralletas «Thompson», acabadas de recibir de los Estados Unidos.

»También fuimos los primeros en utilizar la mina adhesiva y el proyectil "Piat" la granada inglesa de carga hueca.

»Además, tuvimos las primeras granadas de mano a base de fósforo, y minas especiales con apariencia de trozos de carbón o de turba.

»Durante la época de mi entrenamiento en Coleshill House aprendimos a preparar una serie de cargas explosivas, por ejemplo, botes de leche que llenábamos con explosivo y el correspondiente detonador, y los famosos "cóctel Molotov". Estas bombas improvisadas y otras armas serían distribuidas por todo el país, ocultas en camiones que transportasen víveres o medicamentos.

»Tras finalizar el curso en Coleshill House, cada uno de nosotros eligió a sus propios hombres, y con ellos se inició un breve cursillo sobre técnicas de sabotaje. Al término del mismo, todos recibían una caja con material apropiado para realizar su misión, material que debíamos tener oculto en casa.

»Nuestra tarea consistía en estar alerta, por si los alemanes desembarcaban en nuestra isla. Entonces deberíamos obstaculizar sus movimientos bloqueando las carreteras, abriendo cráteres, colocando campos de minas, etc. De hecho, minamos una serie de lugares estratégicos próximos al litoral, donde supusimos que los alemanes instalarían su primeras bases; también colocamos cargas explosivas en puentes, viaductos y cruces de carretera, a fin de retrasar el avance de las tropas invasoras hacia el interior.

»En resumen, nuestro cometido principal consistía en hostigar continuamente

al enemigo, sin darle un minuto de reposo, y aprovechar la menor oportunidad para atacarlo, teniéndolo en continuo sobresalto.

»Se había dispuesto que, tan pronto como los alemanes desembarcaran en el sur de Inglaterra, nuestras tropas regulares se replegarían hacia el nordeste en busca de una nueva línea defensiva entre Bridgewater y Axminster. Entre dicha línea y la costa meridional, nuestros guerrilleros combatirían sin tregua contra los alemanes.

»Cada patrulla tenía un cuartel elegido por ella misma, casi todos refugios subterráneos en los bosques, abiertos por nosotros mismos y convenientemente enmascarados.

»En Gales servían para idéntica finalidad las minas de carbón; en Cornualles, las de estaño. Puede decirse que no había en el país una cueva de regular tamaño que no fuese un campamento de guerrilleros. Los primeros de tales refugios los preparamos en Kent. A unos cuantos cientos de metros tenían una especie de puestos avanzados, comunicados con la base por líneas telefónicas. A finales de 1940 había en Inglaterra más de 300 refugios o campamentos; otros 60 estaban ya listos en la primavera de 1941. Hacia finales de ese mismo año, el número llegaba a 550. Cuando se disolvieron nuestras unidades, se habían acondicionado más de un millar.

»Ningún refugio difería gran cosa de los otros, pero todos ellos eran suficientes para albergar a 10 hombres con cierta comodidad. Teníamos bancos, mesas, sillas, sacos de dormir, estufas, lámparas y material diverso, todo suministrado por el ejército. También había buena provisión de víveres y agua, hasta el punto de que una patrulla estaba en condiciones de vivir un mes entero sin recibir ayuda. Había muchos refugios dotados de agua corriente y lavabos. Las cuevas quedaban tan bien ocultas, que nadie se percataba de su existencia.

»Gracias a estas bases subterráneas, teníamos buenas oportunidades de combatir con éxito a los alemanes, y representar un serio obstáculo para ellos durante semanas o meses.

Voluntarios de la defensa local preparando «cócteles Molotov»

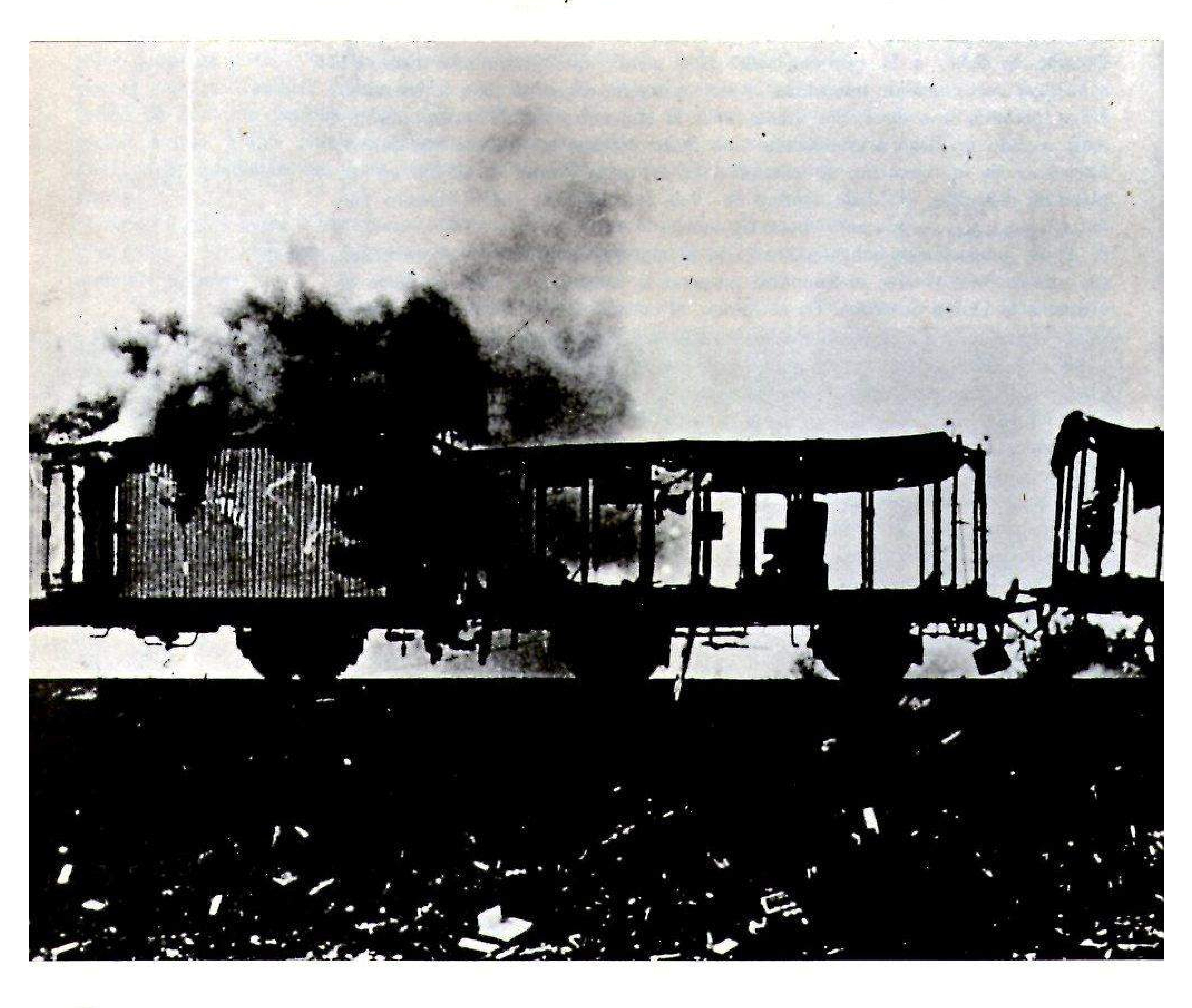


»Había en total 20 unidades de guerrilla. En el verano de 1940, la organización básica estaba compuesta de una patrulla, con su jefe y 15 hombres; al emplearse emisoras, se añadieron a cada grupo dos operadores. Algunas unidades disponían incluso de escribiente y administrador del material. A estas organizaciones básicas se unían elementos de la comarca inscritos en la Home Guard, muy útiles por su conocimiento del terreno.
»Estos campamentos subterráneos, a los que habrían de acudir los guerrilleros y miembros de la Home Guard tan pronto como se retirasen nuestras tropas regulares, se extendían por todas las zonas cercanas al litoral.
»En Escocia disponíamos de más de 50 soldados que hablaban perfectamente el alemán, y que instruyeron a la Home Guard en materia de vehículos y armas utilizados por los alemanes.
»Nos prepararon amplias listas de frases y expresiones alemanas que pudieran ser utilizadas en los indicadores de caminos para que pudiéramos alterar los postes indicadores, confundiendo así a los soldados enemigos. Por eso, cuando en setiembre de 1940 se dio la consigna "Cromwell", la Home Guard escocesa desapareció bajo tierra durante cinco días.»

Hasta bien entrado el mes de setiembre de 1940, la Luftwaffe confiaba en lograr el dominio del espacio aéreo británico. Mas, para entonces, el invierno estaba demasiado cerca para efectuar la invasión.
Cuando la RAF, a la que se creía poco menos que aniquilada, comenzó a hostigar con creciente intensidad la flota alemana dispuesta para la invasión, Hitler permitió una disolución limitada de la concentración de transportes.
Aun cuando no llegó a establecerse una fecha precisa, las fuerzas que debían intervenir en la operación se mantenían alerta para entrar en acción en un plazo de diez días. El 12 de octubre de 1940, la operación «León Marino» fue definitivamente aplazada para el año siguiente.
El 21 de julio, Hitler había comunicado al mariscal Walther von Brauchitsch sus más secretos planes, ordenándole preparar la campaña del Este, es decir, el ataque a la Unión Soviética. En el verano, el coronel Rudolf Schmundt, primer ayudante del Führer, ya había elegido un emplazamiento para el Cuartel General desde donde se pudiera conducir la inminente campaña: los bosques de Rastenburg, en la Prusia oriental, donde se construyó la «guarida del lobo».
En noviembre de 1940, el general de división sir Colin Gubbins fue destinado al recién creado Special Operations Executive, SOE. El Estado Mayor británico estaba convencido de que los alemanes desistirían de sus planes de invasión a la isla, puesto que se aprestaban a lanzarse sobre la Unión Soviética. Sir Colin Gubbins se llevó a gran número de elementos pertenecientes a las guerrillas, especialmente a instructores y oficiales de Transmisiones. Muchos jefes de las primeras patrullas sirvieron entonces en el SOE como instructores. El movimiento de resistencia inglés, dispuesto a actuar llegado el caso, fue el precursor de la resistencia en la Europa ocupada, y el que utilizó en la práctica la teoría sobre la lucha de guerrillas.

SOE—Londres adiestra saboteadores

Los agentes secretos partían de Inglaterra, en submarino o lancha rápida, aunque la mayoría viajaban en avión para ser lanzados en paracaídas sobre su destino.
La orden que se les daba antes de partir era: «¡Pegad fuego a Europa!» Perseguidos día y noche por los alemanes, no conocían el descanso; detenidos a veces en el momento de llegar a tierra, vivieron una de las más audaces aventuras de la contienda.
Su oposición al poder hitleriano, su espíritu aventurero y su bravura, muchas veces también por su acendrado amor a la patria, han hecho la historia de los hombres del SOE, el Special Operations Executive, la historia de la organización de espionaje y sabotaje británica de la Segunda Guerra Mundial, encargada de apoyar la resistencia de los países europeos contra la ocupación alemana. Las autoridades alemanas acusaban al SOE de ser una «escuela de bandidos».



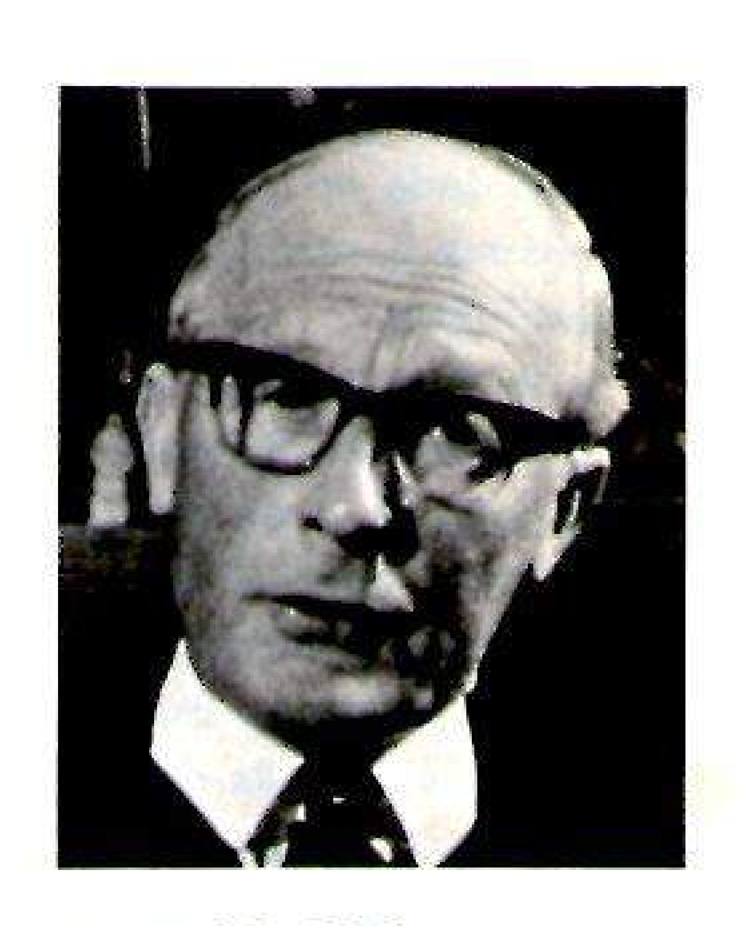
Francia, 1943.
Tren alemán incendiado por agentes del SOE

Dunkerque, junio de 1940. Para las acosadas tropas de los aliados, los barcos que esperaban junto a las costas de Dunkerque eran la única oportunidad de escapar del adversario. Tras ellas quedaba una Europa ocupada por las fuerzas de Hitler. Sobre el lacerado continente se abatía un manto de silencio.
Pero antes de que los últimos contingentes de soldados abandonaran tierra francesa y llegasen a los puertos británicos, las autoridades inglesas habían fundado una organización de cuya labor esperaban la vuelta al continente. Nos referimos al SOE – Special Operations Executive –, cuya principal misión radicaba en apoyar y coordinar los distintos movimientos de resistencia en la Europa ocupada.
Los trabajos iniciales para la creación de dicho organismo se basaron en el análisis de las más importantes operaciones de sabotaje y lucha de guerrillas de los últimos cien años.
El documento fundacional lleva la firma de Neville Chamberlain. La institución del SOE fue el postrer acto importante de su vida.
El SOE se puso bajo la dirección del doctor Hugh Dalton, ministro de Economía de Guerra. Winston Churchill, el nuevo *premier*, mostró su entusiasmo ante las inmensas posibilidades que se abrían para la organización, y concedió vía libre al ministro con las siguientes palabras, ya famosas: «¡Prendan fuego a Europa!»
El SOE instaló su Cuartel General en la Baker Street londinense. Sus jefes hubieron de reconocer muy pronto que su flamante departamento tropezaría con serios obstáculos para ser admitido por los organismos regulares. Problemas de competencia, la absoluta necesidad de obrar con el mayor secreto y el limitado presupuesto inicial, hicieron muy duros los comienzos del SOE en una época en que la improvisación y las relaciones personales eran factores de gran valor.
Ingresar en el Estado Mayor del SOE era como inscribirse en un club importante: se necesitaba la recomendación de uno o dos socios, y aun así importaba más lo que se era que lo que se sabía.
Mientras los mandos se reclutaban entre abogados, periodistas, hombres de negocios y funcionarios civiles y militares educados en Eton o Cambridge, pertenecientes al mismo estamento social, los agentes eran seleccionados entre todas las capas de la sociedad: desde ladrones de mayor o menor envergadura a hijos de diplomáticos y princesas. Esto concordaba con uno de los principios básicos del SOE: el agente ideal no precisa tener la fuerza de un superhombre, sino gran valor e inteligencia. O sea, ni superhombres ni palurdos.
Los primeros jefes ejecutivos del SOE cambiaron en rápida sucesión, hasta que el organismo se estabilizó al mando del general de brigada sir Colin Gubbins, militar nacido en Escocia. Gubbins eligió a R. H. Barry como adjunto.
Hemos solicitado al general R. H. Barry que nos describa los difíciles comienzos del SOE:



Los jefes del SOE: General de división sir Colin Gubbins (izquierda) y Hugh Dalton, ministro británico de Economía de Guerra

«Tal vez deba empezar aclarando por qué hablo con usted. Hasta mi retiro del servicio activo hace seis años, he sido militar profesional durante toda mi vida. A finales de 1940 estaba en la Academia de Estado Mayor, y al terminar el curso me destinaron al Ministerio de Economía de Guerra. Con este motivo, los colegas me regalaron unas "gafas de profesor", puesto que, según ellos, "el profesor Barry se despedía del Ejército". Pero no fue así. En realidad, entraba a formar parte del Special Operations Executive o, más brevemente, SOE.
»Trabajé para este organismo desde principios de 1941 hasta mediados de 1942, y de junio de 1943 a finales de 1944. No disponíamos de muchas facilidades en el SOE, puesto que en Gran Bretaña, antes y durante el período inicial de la contienda, no se habían realizado demasiados preparativos en ningún sentido,



General R. H. Barry

y menos en el de apoyar movimientos de resistencia contra un país ocupante. El Gobierno británico tuvo que enfrentarse con el hecho consumado de que Alemania, durante los primeros seis meses del año 1940, se adueñó de Dinamarca, Noruega, Holanda, Bélgica, Luxemburgo y Francia, en rápida sucesión. El SOE se creó en julio de 1940, y fue puesto bajo los auspicios del Ministerio de Economía de Guerra. Y, para desventaja del SOE, el titular de dicho departamento no formaba parte del Gabinete de Guerra, circunstancia que originaría una serie de problemas a nuestra organización. No obstante, se empezó a trabajar con gran entusiasmo. Churchill había dicho a Dalton que su misión era pegar fuego a Europa; por eso, la misión del SOE no sería otra que la de crear y dirigir vastas organizaciones de sabotaje y ejércitos clandestinos, manteniendo a Europa en constante agitación.

»Hacia finales de 1940, el SOE había elaborado planes de gran alcance relativos a grupos de sabotaje y fuerzas clandestinas. Los jefes superiores sólo veían una dificultad: para atacar los objetivos importantes señalados por el SOE se requería la casi totalidad de los bombarderos disponibles por un período de seis meses. Desde el principio vimos muy claro que no saldríamos adelante con tales planes. El SOE analizó entonces la situación partiendo de cero. Los problemas más importantes se distribuyeron en tres categorías:

1. Determinar la existencia de un movimiento oposicionista en el país ocupado y, en caso afirmativo, establecer contacto.
2. Sostener dicho contacto con los elementos de la resistencia.
3. Proporcionarles la ayuda necesaria para que ocasionaran graves daños a la potencia ocupante.

»En lo que se refiere al primer apartado, a finales de 1940 y principios de 1941 se sabía muy poco en la Gran Bretaña de lo que sucedía en el continente. Las relaciones con miembros de la oposición eran muy escasas, y éstas se mantenían a través de los gobiernos en exilio, los países neutrales o los grupos de agentes infiltrados.

»El segundo problema se refería a mantener contacto con las diversas organizaciones de la resistencia. El contacto, naturalmente, sólo podía efectuarse por radio. Por tanto, era preciso construir aparatos transmisores-receptores cuyo peso no rebasara los 20 kilogramos, y que tuvieran la apariencia de una maleta ordinaria. Además, había que instruir a los operadores, preparar de modo conveniente a nuestras estaciones receptoras, y ocuparse también de detalles de gran importancia como las claves, frecuencias, señales de identificación y códigos de seguridad. Todo ello resulta mucho más complejo de lo que a simple vista parece.

»El tercer punto implicaba la obtención de los materiales imprescindibles para trabajar. Este fue un problema con el que el SOE tuvo que enfrentarse durante casi toda su existencia, particularmente al principio de la guerra, debido a la escasez general reinante. Había dificultades incluso para lograr los más sencillos artilugios.

»En este aspecto puede decirse que competíamos con las unidades regulares de combate. Si pedíamos ametralladoras, explosivos, fusiles y determinadas armas especiales, o un avión para transportar el material a un sitio prefijado, de hecho le quitábamos el material al Ejército, y el avión a la RAF.

»Y para ello, antes que nada, debíamos probar que con el material solicitado ocasionaríamos más perjuicio al enemigo que las tropas regulares. Pero aún había algo más difícil de probar: que estábamos seguros de nuestras tropas, si podemos llamarlas así. Para nootros eran gente desconocida, y no podíamos confiar demasiado en ellas, así que no estábamos seguros de que si impartíamos la orden, por ejemplo, de sabotear una fábrica, tal orden sería cumplida. Con-



Escocia, 1941. Campamento de tropas polacas en el exilio

fiábamos y deseábamos que así se hiciera, mas no lo podíamos garantizar. Y, de hacerse como se mandaba, no había demasiadas posibilidades de comprobación. A veces, los destrozos causados por el acto de sabotaje no podían verificarse por el reconocimiento aéreo.

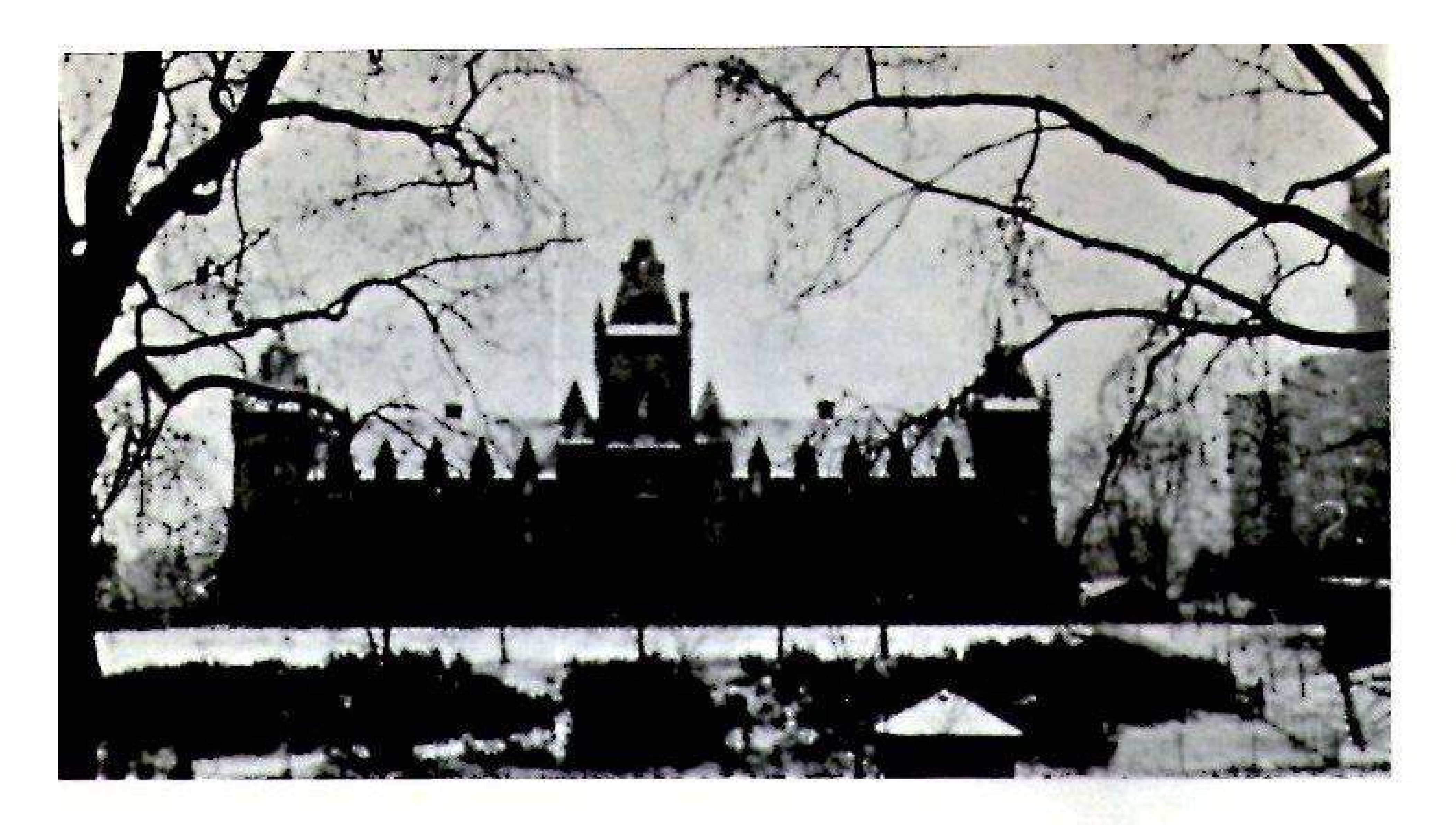
»Por todo cuanto acabo de referirle, teníamos que argumentar, discutir y luchar para obtener hasta la pieza más insignificante de material.

»La necesidad de obtener material ya se pudo comprobar al principio, cuando se intentaban establecer los más sencillos medios de comunicación, para lo que existían tres posibilidades. En primer lugar, la comunicación terrestre, aun cuando resultó obvio que, a la larga, no cumpliría por completo nuestros fines. Había dos rutas: una por España, hacia Gibraltar, y la otra por los países neutrales balcánicos, pero ambas se consideraban lentas y arriesgadas. Además, no era factible enviar material pesado a través de dichas vías.

»La segunda posibilidad estaba en el mar. El Mediterráneo brinda excelentes comunicaciones, y entre Escocia y Noruega se podían utilizar gran número de barcos pesqueros. Para cubrir el trayecto Cornualles-Bretaña se emplearían lanchas motoras, si bien éstas en menor cantidad, pues resultaba muy peligroso. Lo submarinos alemanes que patrullaban sin descanso la zona del Cánal, ejerciendo una vigilancia escrupulosa, dificultaban enormemente nuestra tarea en este sentido ya que, además, había una gran cantidad de ellos.

»Por todos estos motivos, llegamos a la conclusión de que las comunicaciones por vía aérea nos ofrecían las más amplias posibilidades.

»Sin embargo, era muy difícil disponer los preparativos para llevar a cabo



La Royal Victoria Patriotic School, en el distrito londinense de Wandsworth, estación de tránsito para los refugiados llegados a Inglaterra procedentes de la Europa ocupada

operaciones aéreas sobre territorio ocupado. Pasó mucho tiempo antes de que pudiéramos lanzar en paracaídas a nuestro primer agente. Lo enviamos casi "a ciegas", es decir, sin estar bien preparado y sin saber a quién dirigirse una vez en tierra. Elegimos un punto del mapa, dejamos a un hombre en él y confiamos en que supiera desenvolverse, seguir adelante y organizar una célula de resistencia.»

Los primeros agentes del SOE lanzados «a ciegas» lo fueron sobre la zona occidental de Polonia, lugar que correspondía al máximo radio de acción de las máquinas utilizadas, que eran bombarderos lentos y pesados tipo «Whitley» o «Wellington».

Por entonces abundaban en Inglaterra los campamentos militares, diseminados por toda la isla, con polacos, belgas, holandeses, noruegos y, sobre todo, tropas francesas en el exilio. Por el momento, estos hombres no tenían muchas esperanzas de entrar en acción, pero constituían una gran reserva de la que se podían reclutar agentes para el SOE.

Por otra parte, nos encontrábamos en una época en la que numerosos jóvenes abandonaban su patria por caminos diversos para alcanzar Inglaterra y proseguir la lucha contra Hitler al lado de los ingleses.

A su llegada a las Islas Británicas, se les enviaba primeramente a la Royal Victoria Patriotic School, en el distrito londinense de Wandsworth, donde se había instalado un campo de recepción donde quedaban acuartelados y aislados todos aquellos que se habían abierto paso hasta Inglaterra, a veces únicamente para salvar la propia vida. Allí pasaban semanas bastante duras, siendo interrogados continuamente por funcionarios del Servicio Secreto británico. A finales de 1940, el espionaje alemán no reparaba en medios para situar agentes en Inglaterra.

Por otra parte, el Abwehr sabía que los miembros del SOE se mostraban especialmente activos. Debido a razones de seguridad, los agentes que regresaban de su misión eran enviados a la Royal Victoria Patriotic School. Más de un valiente elemento del SOE se consideró ofendido por su organización cuando a la vuelta, en lugar de palabras de gratitud, una condecoración o, por lo menos, un bien ganado permiso, se le recluía en la Royal Victoria Patriotic School para ser sometido a rigurosos interrogatorios durante varias semanas. Estas medidas de seguridad se tomaban para averiguar si los agentes se habían pasado al otro bando, y volvían a Inglaterra para trabajar en favor de los alemanes.

Muchos de estos jóvenes – procedentes de unidades en el exilio o acuartelados en la Royal Victoria Patriotic School – recibieron una discreta invitación para asistir a una entrevista, que por lo general se celebraba en un despacho del

Ministerio de Jubilaciones o en salones reservados del hotel Northumberland. Allí les esperaba un reclutador del SOE, que les explicaba la misión y el objetivo de esta organización. Finalmente, les invitaba a colaborar. El recluta contaba con varios días para meditarlo, y en caso de negativa venía obligado a guardar silencio sobre la conversación. Fueron legión los jóvenes que aceptaron, tantos que se creó un departamento del SOE por cada nacionalidad, con sus especiales centros de instrucción.

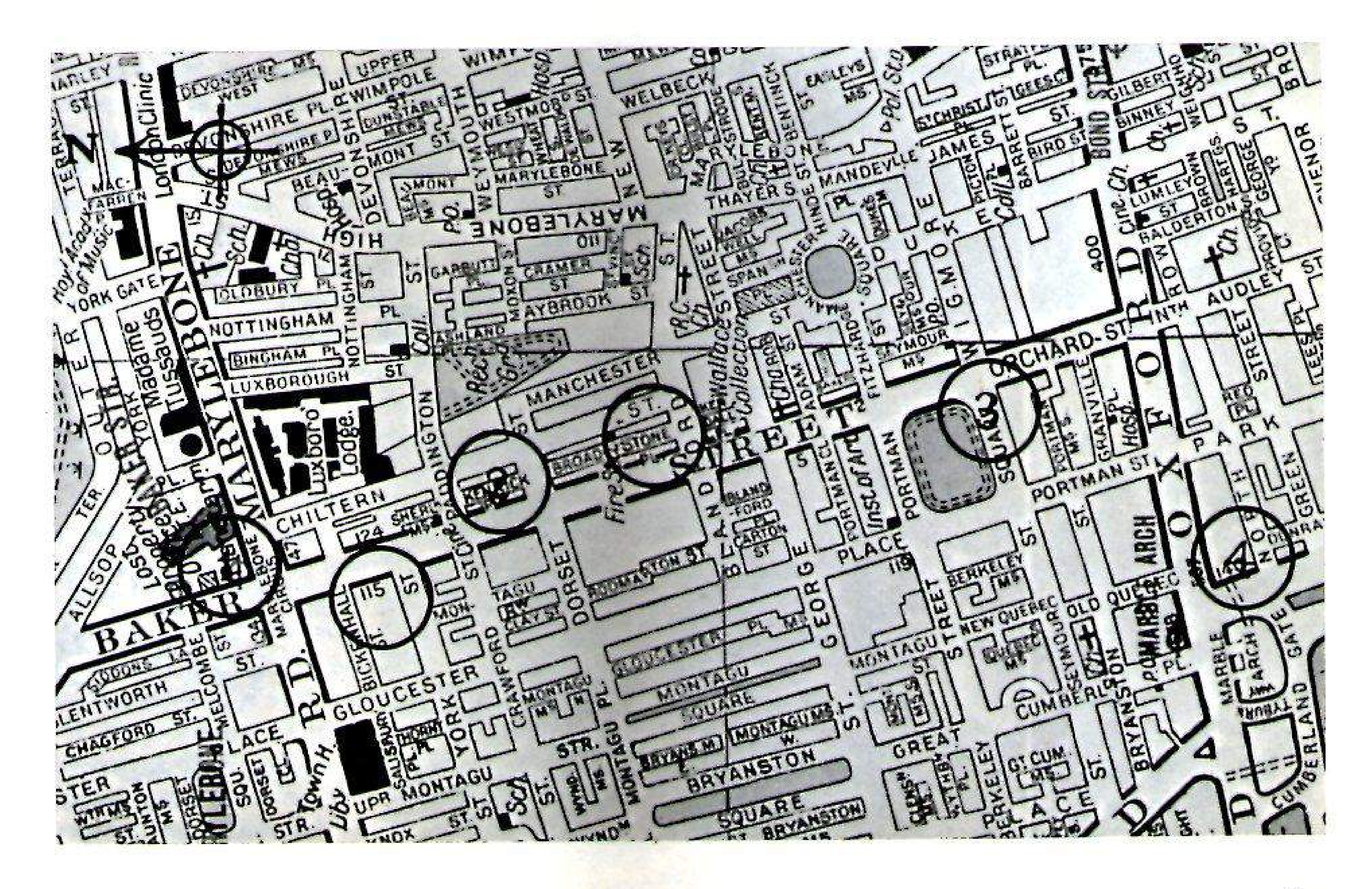
Las diferentes secciones nacionales se hallaban emplazadas a lo largo de Baker Street; la francesa, por ejemplo, tenía su sede en las oficinas de los conocidos almacenes londinenses Marks & Spencer, mientras que en el edificio Chiltern Court estaba ubicada la sección noruega.

Por regla general, el entrenamiento de un agente comenzaba por unos durísimos ejercicios militares, que servían para calibrar su resistencia física. A este fin se alquilaron en todo el país numerosas residencias campestres.

Ya desde el primer día, cada grupo de reclutas era puesto al mando de un joven oficial, denominado *conducting officer*, cuya principal misión consistía en asesorar al novato en todos los casos y, además, servía de enlace entre el recluta y el instructor, apoyando moralmente al primero cuando sus ánimos comenzaban a flaquear. Por último, el *conducting officer* tenía la obligación de presentar un informe semanal, dando cuenta de los progresos realizados por sus reclutas.

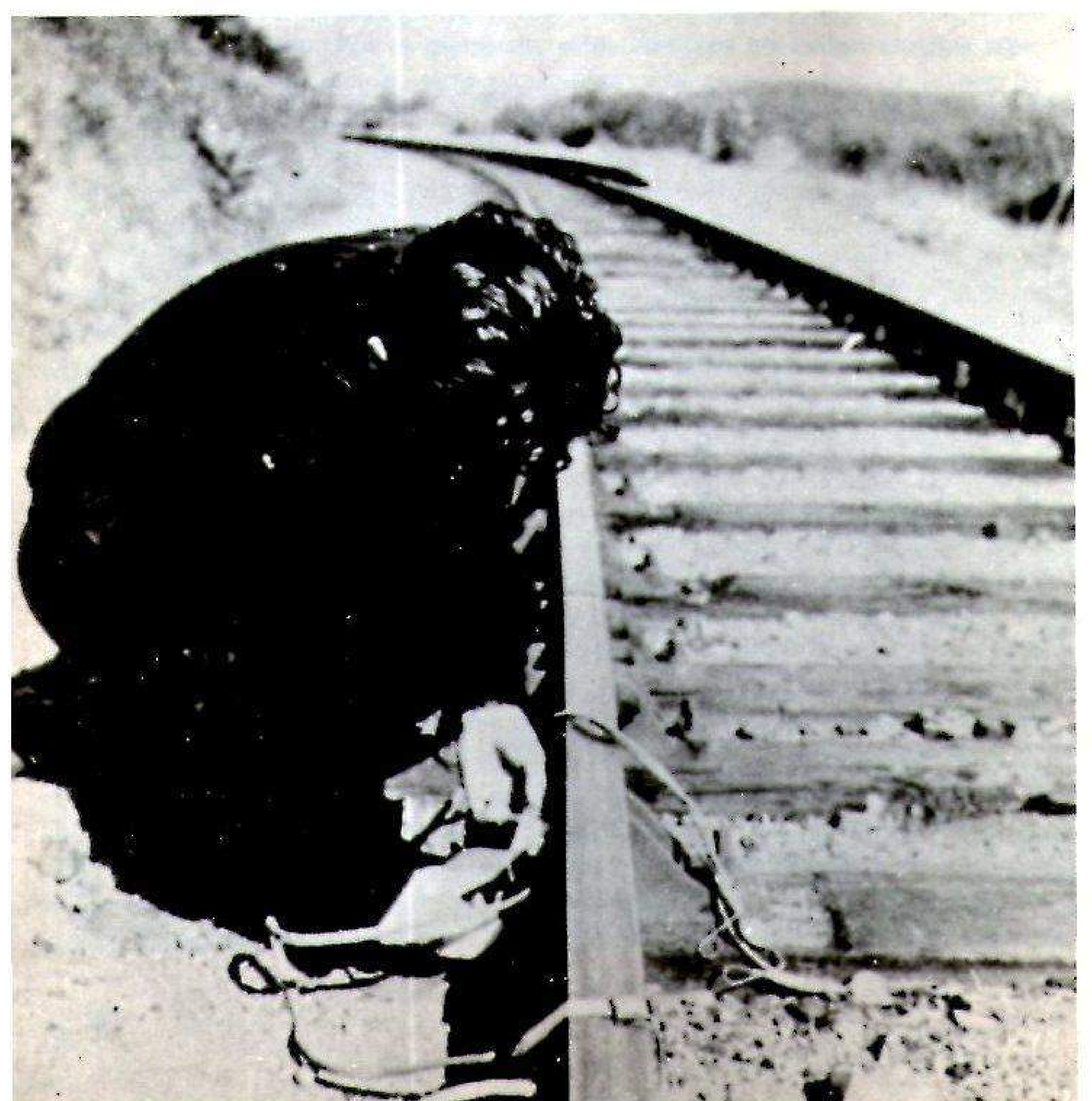
La primera etapa de instrucción era algo más que unos simples ejercicios físicos y de arte militar. No se descuidaba analizar psicológicamente al educado: su carácter y su comportamiento general, tanto en servicio como fuera de él. Sus hábitos respecto al alcohol y a las mujeres eran observados con minuciosidad, y se comprobaba si solía hablar dormido. El estudio de su personalidad también tenía como fin determinar sus más sobresalientes cualidades, para confiarle la misión más idónea. Unos eran inteligentes, rápidos y brutales, condiciones que debe reunir un buen saboteador, que, por lo general, carece de paciencia, esmero

Londres.
Cuarteles de SOE entre Baker y Oxford Street:
1) Chiltern Court, sección noruega;
2) Sede central del SOE;
3) Sección francesa;
4) Sección holandesa

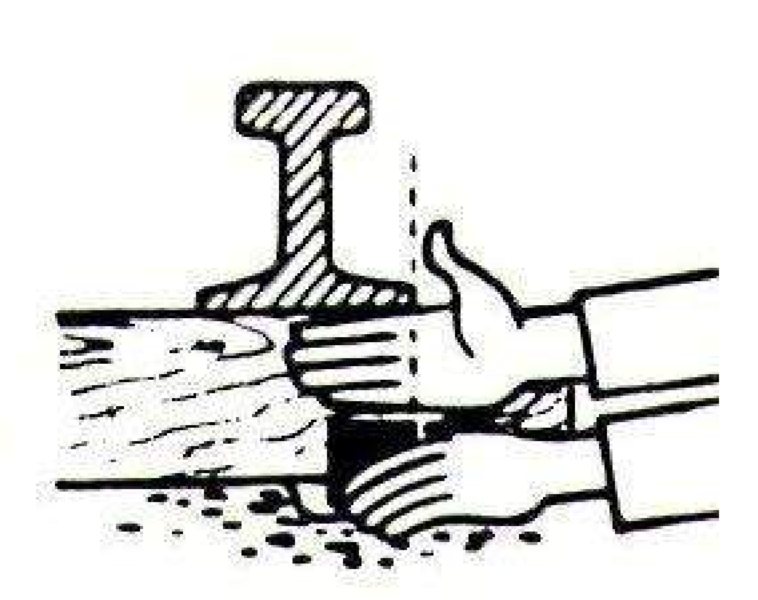




Uno de los numerosos ejercicios: El paso de un río en medio de explosiones de granadas



Ejercicios de colocación de cargas explosivas en la vía férrea



«Colóquese la carga a 8 cm de profundidad, debajo del borde exterior.»

y método para la fatigosa tarea de organizar un grupo clandestino, y mucho menos se le puede destinar a la más bien tediosa labor de radiotelegrafista.

Después de este período de adiestramiento, seguía otro para la mayor parte de los agentes, teniendo como escenario el rudo paisaje escocés. Los ejercicios se realizaban bajo las más adversas condiciones. A veces pasaban varios días al raso, en duras marchas a campo traviesa, acosados por imaginarias patrullas alemanas; efectuaban prácticas de voladura de puentes; atravesaban torrentes montañosos cargados con equipo pesado, siempre huyendo de los grupos SS, representados por otros alumnos. Con objeto de que los entrenamientos fuesen lo más reales posible, los perseguidores vestían uniforme alemán.

Terminadas las fatigosas semanas en Escocia, venía la instrucción en academias especiales, situadas en parte en románticas fincas campesinas. Aquí se les ejercitaba en todas las modalidades de la lucha cuerpo a cuerpo. Esta formación comprendía, naturalmente, un cursillo de judo a cargo de un grupo de instructores que habían prestado servicio de policía en el Lejano Oriente.

El recluta aprendía los principios de la ley de la palanca y las zonas más vulnerables del cuerpo humano; también el combate sin armas y a dar «muerte silenciosa», es decir, acabar con la víctima sin que ésta profiriese el menor ruido; se le enseñaba, además, el karate, y el modo de convertir en instrumento mortal un bastón o un paraguas.

Además del entrenamiento sin armas, se les daba un curso de sabotaje industrial, en el que aprendían a utilizar el explosivo adecuado, y también a dosificarlo de forma conveniente a tenor de las necesidades del momento, para lograr el máximo efecto destructor con la menor cantidad posible de material explosivo.

Se ensayó el acceso a zonas industriales bien custodiadas, y se confió la tarea de instruir a los reclutas del SOE a ex ladrones especialistas en forzar cajas de caudales y en escalos.

También se les adiestró en el sabotaje del tráfico ferroviario enemigo, primero con locomotoras simuladas y después con auténticas, cedidas por los ferrocarriles británicos, enseñándoles a situar las cargas explosiva en los puntos más sensibles de las máquinas.

No se olvidó instruirles en la destrucción de las subcentrales eléctricas alimentadoras de la red ferroviaria, al principio en modelos a escala natural, luego con instalaciones verdaderas puestas a disposición del SOE.

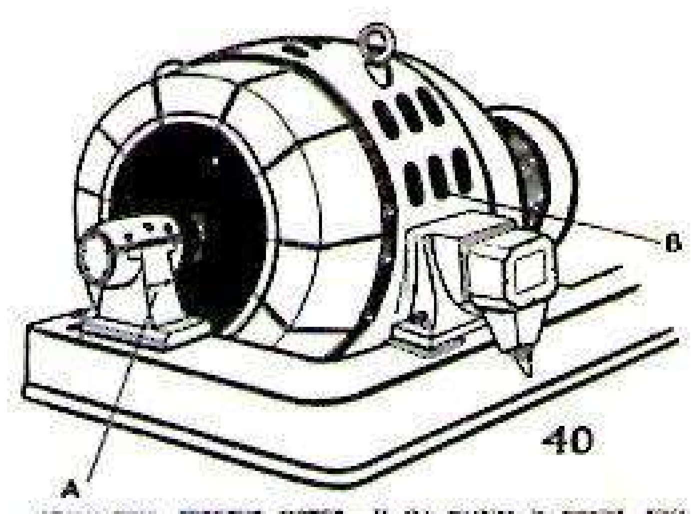
Asimismo realizaron prácticas de sabotaje contra aviones, operación más peligrosa y complicada, utilizando modelos para empezar, y después aparatos cedidos por la RAF capturados a los germanos.

Los reclutas del SOE también eran entrenados para atacar columnas acorazadas enemigas, y se les enseñaban los métodos más eficientes para tenderles celadas.

Otra de las facetas importantes del adiestramiento consistía en hostigar pequeños destacamentos X alemanes, liquidar a individuos aislados en viviendas, calles y vagones de ferrocarril; cursos teóricos sobre la organización policíaco-militar, sistemas administrativo y legislativo aplicados en los territorios ocupados por los alemanes, así como los distintivos militares de la policía y del partido nazi.

Otra preocupación importante de los instructores era que los reclutas fueran tiradores de primerísima categoría, expertos en el manejo de toda clase de armas de fuego y capaces de instruir en el uso de ellas a los grupos de resistencia organizados por los mismos agentes. A medida que el adiestramiento progresaba, manejaban fusiles, revólveres, pistolas, metralletas «Sten» y «Bren», bazokas y, a partir de 1944, utilizaron con frecuencia los «Piat», equivalente inglés de la bomba antitanque alemana.

Al propio tiempo, el agente debía conocer el material alemán capturado por los elementos de la resistencia pertenecientes a las diversas naciones europeas ocupadas, así como neutralizar los numerosos tipos de minas empleados por el enemigo y luego utilizarlas para sus fines.



ALTERNATING CURRENT MOTOR.—If the machine is running, place Charge(s) at A. If the machine is stationary, place Charge(s) through holes B.

MOTEUR A COURANT ALTERNATIF.—Quand la machine tourne, poser les charges à l'endroit A. Quand la machine ne tourne pas, passer les charges par les trous B.

WISSELSTROOM MOTOR.—[illegible]

VEKSELSTRØMS MOTOR.—[illegible]

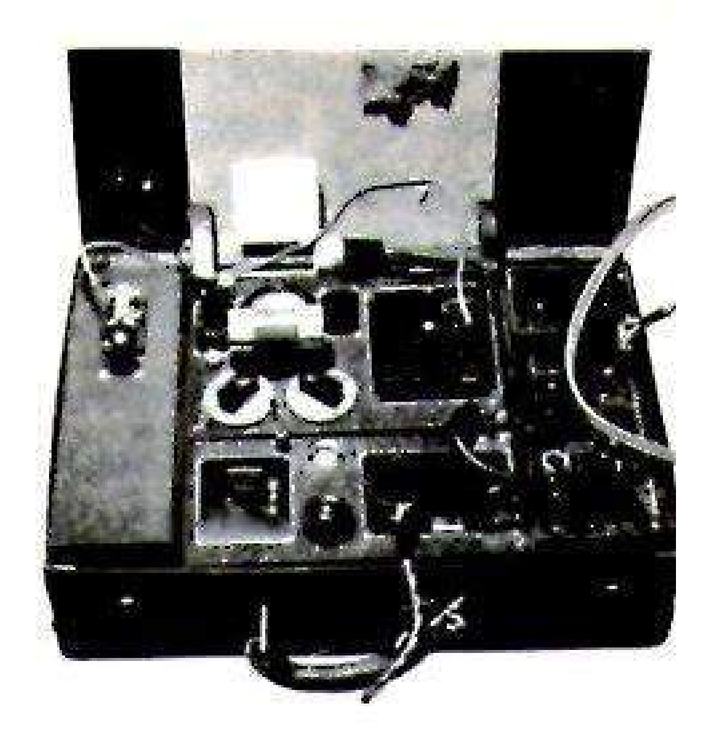
VEKSELSTRØMSMOTOR.—[illegible]

MOTOR NA STRIDAVÝ PROUD.—[illegible]

WECHSELSTROM-MOTOR.—Falls die Maschine läuft, Sprengladung bei A anbringen. Falls die Maschine stillsteht, Sprengladung durch die Locher B einführen.

Motor de corriente alterna. Con el motor en marcha, colocar la carga en A. De estar parado, introdúzcase por el orificio B

Por lo que respecta a la codificación de mensajes y servicios de transmisión, sólo se impartía entrenamiento a unos pocos agentes, a fin de incorporarlos a los grupos como radiotelegrafistas, o bien para hacerlos trabajar en solitario.
El departamento técnico del SOE construyó un aparato emisor-receptor, tipo «B Mark II», que cabía en el interior de una maleta de viaje de modelo corriente. Pesaba 14 kg en total, y su alcance era de 2.500 km.
Cada aparato mantenía contacto con determinada estación receptora inglesa, y cada uno de los radiotelegrafistas tenía que transmitir a una hora determinada. A fin de establecer si el agente enviaba los mensajes por voluntad propia u obligado por el enemigo, mandaba una señal característica al principio y al final de la emisión, llamada *security check*, con lo que la estación receptora sabía que todo marchaba bien, o que existía alguna dificultad.
En el curso de la guerra se crearon otros aparatos de radio de tamaño menor, a fin de dar mayor seguridad a los operadores. Con el tiempo se llegó a grabar en disco la forma de transmitir de cada manipulante, antes de ser enviado a su destino; con ello podía comprobarse fácilmente si el transmisor era manejado por personas extrañas a la organización clandestina.
También se daban a los agentes cursos especiales donde aprendían el manejo de productos venenosos, a construir sencillos aparatos y a utilizar claves y explosivos en múltiples aplicaciones. En este terreno, la imaginación carece de fronteras.
El SOE disponía de pequeñas lámparas de rayos infrarrojos, a cuya luz podía verse la tinta infrarroja, igualmente creada por la organización, que de otro modo era invisible. Se contaba asimismo con mapas impresos sobre papel japonés, de apenas 50 × 50 cm, en los que figuraban más de 70.000 localidades. Estos mapas cabían en el interior de un bolígrafo corriente.



Emisor-receptor tipo «B Mark II»



El aprender a dominar las situaciones imprevistas es una de las bases de la instrucción del SOE. En caso de necesidad, un recluta femenino también debe poder utilizar un cochecito para disparar



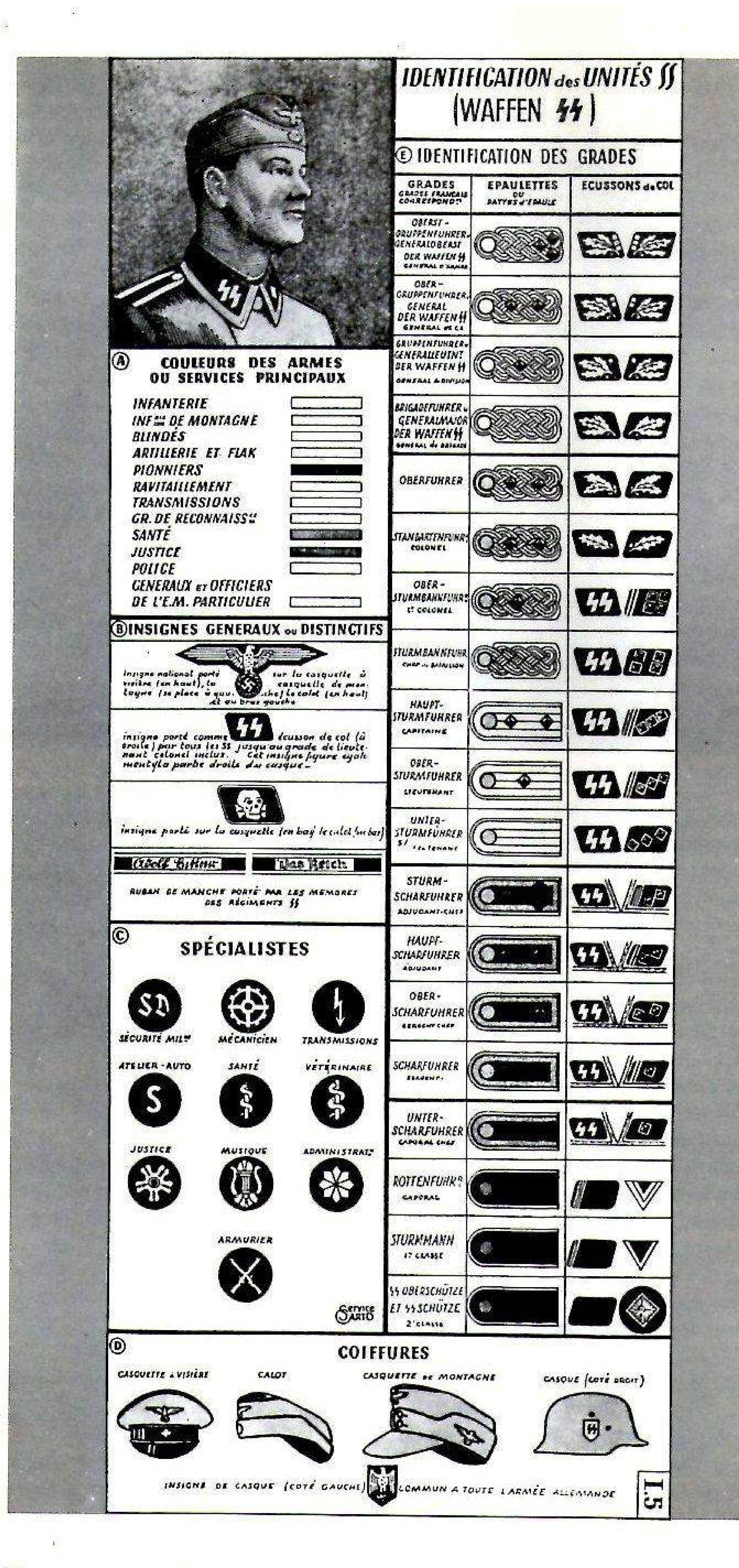
Ensayo de captura de un enlace motorizado alemán

Entre el material empleado por los agentes había brújulas en forma de botón, disimuladas en el puño de la camisa, y la inevitable pistola con silenciador; no faltaba la sierra Gigli, utilizada en cirugía, con la que el agente podía romper los barrotes de las celdas, y el anteojo de ocho aumentos en forma de cigarrillo. Las aspiradoras y los tocadiscos ocultaban con frecuencia un aparato transmisor-receptor.

El honorable Science Museum de Londres se convirtió en un lugar donde los más destacados científicos se afanaban en idear toda suerte de aparatos, destinados a equipar a los agentes. En cualquier parte del territorio ocupado, todo ciudadano honrado debía estar en posesión de los adecuados documentos, tales como la tarjeta de identidad, el certificado de residencia, el permiso de trabajo, pases de libre circulación, etc. En los sótanos del Science Museum, el SOE instaló una imprenta donde se preparaban estos documentos, copia fiel de los originales, con las firmas de los correspondientes funcionarios noruegos, daneses, alemanes, holandeses, franceses, polacos y griegos.

También se imprimían las cartillas de racionamiento, tan necesarias para los agentes, debidamente estampilladas. Los servicios secretos ingleses se esmeraron muchísimo en este aspecto. Su éxito reultó tan definitivo, que ni el mejor técnico era capaz de distinguir los sellos apócrifos de los verdaderos. La escala variaba desde las estampillas de las comandancias locales alemanas hasta las de la Cancillería del Reich.

Con anterioridad a 1941, los documentos falsificados que el SOE entregaba a sus agentes eran de tan pésima calidad, que su simple exhibición ante cualquier autoridad alemana bastaba para sentenciar al portador. Mas todo cambió desde que se llevaron a Inglaterra papeles auténticos, y los científicos del Science Museum se pusieron a trabajar de firme. A partir de 1943, la perfección de los documentos era tal, que no hubo más capturas por esta causa.



Relación de categorías del arma de las SS en un manual del SOE

Una pequeña selección de la documentación personal utilizada en la Holanda ocupada



der Gemeinde
LLUNGS-BESCHEINIGUNG.
Personal Ausweis
A 31/00343
Rotterdam
Soest
Einsatzstab
Abschnitt
N° 3275
CARTE D'IDENTITÉ
FRANCS
NICOLET
photographe
française
Tannay – (Suisse)
Houlgate
Pièces justificatives ou signatures des témoins
HE BESCHEINIGUNG
G.J.Lomóris
geb. 15.3.1913
AUSWEIS
Der
CORNEL
De heer
geboren am
geboren op
wohnhaft in
wonende te
Kennkarte Nr.
Persoonsbewijs No.
ist vom Arbeitseinsatz
GÜLT
GELD
CHEINIGUNG
Ost
RBEVIS
Øst
Nr.: 1859.
LENSMANNEN
FRØGSTAD
Oslo
Dieses ausweis ist nur gültig in Verbindung mit der Kennkarte oder einem sonstigen amtlichen Lichtbild-ausweis
Deze vergunning is slechts geldig indien zij tezamen met een persoonsbewijs of een
BINNENGASTHUIS.
SONDERAU
VERGUN
Zu- und Vorname
Naam en Voornamen
Geboren am
Geboren op
Beruf
Beroep
Wohnhaft in (Wohnort, Strasse
11.12.19
Angestellt

Además de los papeles individuales y de los numerosos certificados precisos, se cuidaba mucho el aspecto exterior del agente. Ni los documentos más perfectos eran capaces de salvar a quien vistiese y calzase de forma típicamente inglesa, detalles éstos que no pasaban inadvertidos a los ojos expertos de los hombres del Abwehr o de la Gestapo.

En la Margaret Street de la City londinense, un judío emigrante vienés, sastre de profesión, asesoraba al SOE en la cuestión de las modas continentales. En su taller se confeccionaban las más diversas prendas de vestir, características de los países ocupados. Si no disponían de una muestra, el sastre efectuaba una breve visita a la sinagoga y adquiría piezas de sus hermanos de religión, procedentes de casi toda Europa. Además de copiar los modelos, les ponía etiquetas de origen, detalle de suma importancia.

Aparte de la sinagoga, el Caledonian Market, especie de Rastro, ofrecía una buena reserva de modelos en sus puestos de trajes usados.

La BBC transmitía mensajes en clave intercalados en sus programas extranjeros. Así, por ejemplo, una frase tan inocente como: «Juan no se ha afeitado esta mañana» podía significar la llegada de material por vía aérea, o la orden de iniciar determinada operación. Puede decirse que las órdenes para la ejecución de casi todas las acciones del SOE en la Europa ocupada se impartieron durante el transcurso de las emisiones normales de la BBC en diversos idiomas.

Además de su enlace por radio con las estaciones inglesas, estos avisos recibidos a través de la BBC eran vitales para los agentes del SOE y los elementos de la resistencia europea. Mas no es posible soslayar al respecto la intervención de John Nesbitt-Dufort, jefe de escuadrilla, cuya misión consistía en recoger a los agentes del SOE; su unidad recibió el nombre de *Moon Squadron*, la Unidad de la Luna, porque siempre volaba de noche.



Taller de sastrería en la Margaret Street de Londres, donde se confeccionaba la ropa para los agentes destinados a Europa



Sección francesa de la BBC, desde donde se transmitían instrucciones en clave a los agentes en Europa

Gran número de agentes del SOE fueron recogidos por aparatos de dicha escuadrilla en los distintos territorios ocupados. Gracias a la estabilidad y maniobrabilidad de los aviones «Westland Lysander» se podía transportar a tres viajeros además del piloto, y eran capaces de aterrizar en campos de labor y praderas de pequeña extensión.



Comandante de ala John Nesbitt-Dufort, del Moon Squadron

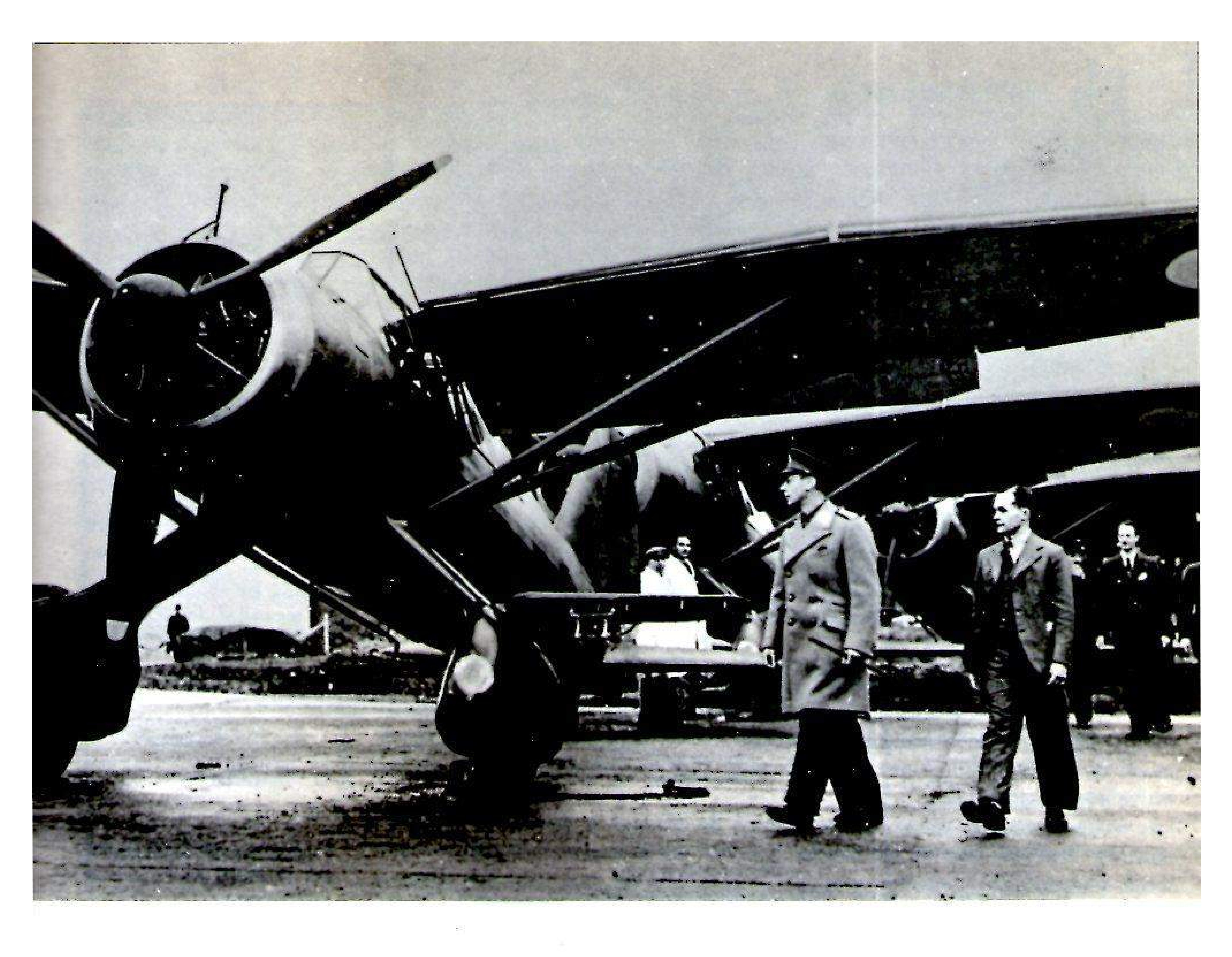
Oigamos el testimonio de su jefe de escuadrilla:
«Este tipo de avión, el «Westland Lysander» –dice John Nesbitt-Dufort–, fue diseñado en principio para el Army Corporation Service. Merced al poco terreno que necesita para el aterrizaje y el despegue, se empleó durante la guerra para la recogida de agentes en zona ocupada. Disponía de tanques de combustible adicionales, y de una escalerilla a cada lado del fuselaje, a fin de que los agentes pudieran bajar y subir rápidamente del avión.
»El 28 de enero de 1942 tomé la salida en mi quinta misión. El aterrizaje debía efectuarse en Chatterou, Francia, para recoger a dos agentes. Así lo hice, y todo marchó bien, por el momento. Al poner rumbo a Inglaterra tropezamos con un frente frío sobre el litoral norte francés. Se trataba de un frente muy amplio que se extendía entre los 100 y los 4.000 metros de altitud, con peligrosa congelación. Realicé tres intentos de perforar tan frío muro, pero hube de retroceder, pues el riesgo de congelación era cada vez más grande. Tras una hora de vuelo en tan desfavorables condiciones atmosféricas, las alas quedaron cubiertas por una gruesa capa de hielo. Desvié el curso hacia el sur para volver al lugar de partida, mas el peso del hielo me hacía perder altura con rapidez, tanto que me vi obligado a efectuar un aterrizaje forzoso antes de alcanzar el objetivo. El aparato resultó gravemente dañado, pero tanto mis acompañantes como yo no sufrimos el más leve rasguño. Abandonamos la máquina y caminamos en dirección este, pero antes traté de incendiar el aparato. Por desdicha, casi había agotado el combustible y, aunque practiqué un orificio en el tanque de reserva, no había suficiente líquido para destruir el avión. Después de la cuarta tentativa, y hallándome a un centenar de metros del avión, observé al fin que las llamas prendían en el fuselaje.

»Los dos agentes y yo reanudamos la marcha. Creo que cuando llevábamos unos veinticinco kilómetros de camino, al borde ya del agotamiento, alcanzamos la localidad de Saint-Florent, donde nos ocultamos. Uno de los agentes se trasladó a Iseldon en busca de ayuda. A la mañana siguiente se presentó en automóvil, junto con un miembro de la resistencia. Nos condujeron a Iseldon, donde los dos agentes y yo permanecimos ocultos en la estación durante cinco semanas.
»En este tiempo logramos establecer contacto con la BBC de Londres, y pronto enviaron un aparato en nuestro socorro. El piloto nos transportó a Londres a mí, a los dos agentes y a dos personas más.»

Las operaciones de recogida eran practicadas con especial cuidado. A la hora fijada, y casi siempre en noche de plenilunio, se hallaban en un campo tres miembros de la resistencia con el uniforme característico de la organización. Cada uno de ellos, provisto de una lámpara de bolsillo, señalaba los vértices del triángulo formado por el lugar de aterrizaje. En la realidad, se dejaba a la pericia del aviador la elección del sitio donde bajar a tierra, cosa que a veces requería varias horas de vuelo rasante y a marcha lenta, circustancia muy peligrosa, dada la constante vigilancia alemana.
Hacia finales de 1942 se generalizó el uso del llamado «teléfono S», precursor del conocido *walkie-talkie*, con el que se establecía contacto por radio entre el avión y quienes lo aguardaban en tierra. Más tarde, mediada ya la contienda, el «teléfono S» se transformó en otro aparato denominado «Eureka-Rebeca», especie de transmisor-receptor con un alcance de hasta 130 km. Sin embargo, su complejidad le granjeó la repugnancia general de los agentes, pues nadie deseaba pasear ante la mirada vigilante de los alemanes con una pesada caja metálica, con riesgo inminente de verse localizado, cosa nada difícil tratándose de tales aparatos.
Se ejercitaba a los agentes no sólo en la recogida de personal y en el manejo de los «teléfonos S» y los emisores-receptores tipo «Eureka-Rebeca», sino en el des-



Los agentes del SOE reciben entrenamiento paracaidista



El rey Jorge VI inspecciona una escuadrilla de aparatos Lysander

cubrimiento y recogida de los recipientes de material lanzados desde el aire, labor no siempre fácil.
Bien avanzado ya el conflicto, los bombarderos bimotores «Boston» fueron remplazando a los «Lysander». Y, comoquiera que las zonas de aterrizaje no resultaban siempre las más adecuadas, el entrenamiento se centró en el modo de sacar un avión inmovilizado en terreno blando.
Desde 1940 funcionó en el aeródromo de Ringway, próximo a Manchester, la escuela de paracaidismo del SOE. Toda vez que eran muy pocos los hombres trasladados al continente por medio de lanchas rápidas, o dejados en tierra por un avión, resultaba casi obligatorio para los reclutas del SOE saber lanzarse en paracaídas.
Al principio actuaron como instructores tres paracaidistas de oficio, que antes de la guerra trabajaron para una famosa organización de espectáculos acrobáticos. Poco después fueron remplazados por monitores de la RAF. Durante la guerra, miles de agentes del SOE, entre ellos más de un millar de mujeres, pasaron por la escuela de paracaidismo. Junto con ellos recibieron instrucción de este género unos 60.000 individuos pertenecientes a las fuerzas aerotransportadas –lo mismo que el comando aéreo británico Boinas Rojas.
Para coronar el adiestramiento, los agentes efectuaban unos cursillos en las llamadas Escuelas de Seguridad.
En el castillo del barón Montagu, en Beaulieu, se había instalado una de estas escuelas. En ellas se entrenaba a los agentes sobre la psicología de su misión futura, y en especial a conocer bien a las peronas y a buscarse cobijo en viviendas habitadas por familias decentes. Se ponía mucha atención en que supieran

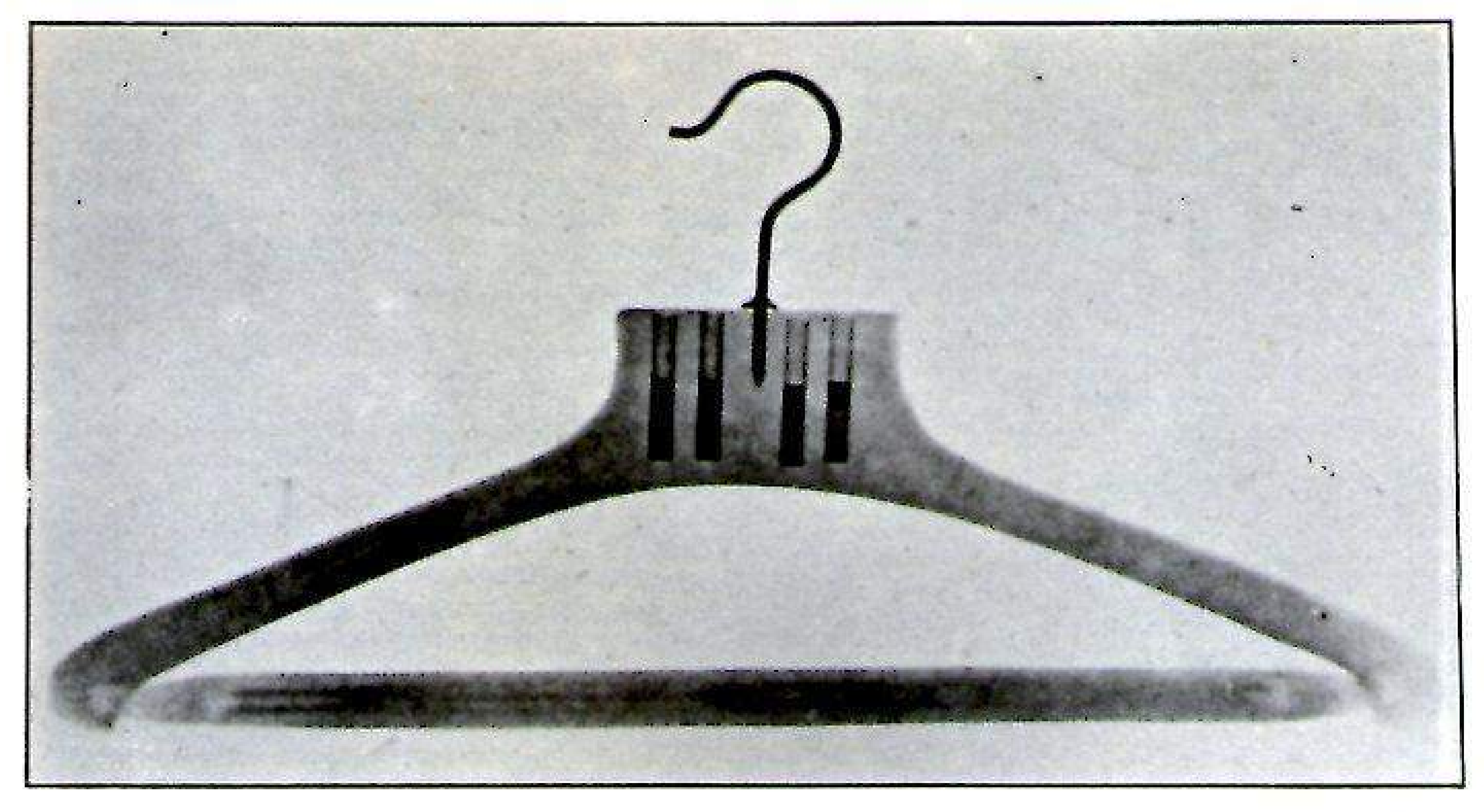


El palacio Beaulieu, una de las escuelas de seguridad del SOE

elegir un refugio adecuado, jamás en una casa dotada con línea telefónica.
Una vez que regresaban los agentes que habían cumplido una misión en territorio ocupado, también actuaban como instructores. Enseñaban a los reclutas el modo de resolver situaciones comprometidas y la técnica de la vida y de las actividades clandestinas.
Los reclutas también tenían la oportunidad de conocer a fondo su cometido, aprender bien los datos de sus papeles y recitar, sin la menor vacilación, su historial completo, naturalmente amañado, con objeto de que pareciese normal. La realidad de los interrogatorios de la Gestapo constituirían la verdadera piedra de toque para el agente, el cual debería estar preparado para sufrir un trato brutal y repetir, incluso en sueños, el historial dispuesto para él. En la Escuela de Seguridad se llevaba a cabo una honda transformación en la personalidad del agente.
Una vez terminados con éxito todos los cursillos, el agente esperaba el momento de practicar los conocimientos adquiridos. Se le dejaba en Londres, donde por tres días había de actuar como si fuese un agente enemigo. Abandonados a su suerte, muchos de los valerosos reclutas caían en manos de la policía transcurridas algunas horas. A veces resultaba un tanto problemático para los instructores del SOE demostrar que se trataba de alumnos suyos, y no de espías alemanes.
En una villa situada en las cercanías de Henley, junto al Támesis, había uno de los llamados «campamentos de retén», donde el agente esperaba el momento de ser llevado al territorio de operaciones. No se permitía salir a nadie del campo, a menos de ir acompañado por un miembro del Cuerpo Auxiliar Femenino del Ejército, y aun así, nada más que por unas horas.
Durante la guerra, y no obstante el perfeccionamiento de los diversos aparatos transmisores, el lanzamiento de agentes casi siempre se efectuó con luna llena. Así, el tiempo de espera suponía un mes para algunos de los hombres y, en ocasiones, en caso de mal tiempo o por intervención de las defensas antiaéreas germanas, dicho período se prolongaba en otras cuatro semanas.
Mientras tanto, el agente se entretenía preparando las cargas explosivas, algunas de ellas verdaderamente ingeniosas.
Es probable que los soldados y funcionaros enemigos se hubiesen preguntado, de haber sido testigos de dichas actividades, qué objetos de uso cotidiano aún

Traducción del texto inglés del grabado de la página de enfrente:

«PLUMA: G=*Ampolla de vidrio.* H=*Arandela de celuloide.* I=*Anillo claveteado.* J=*Almohadilla de goma.* K=*Embolo.* L=*Capuchón que acciona el émbolo.*
LAPIZ: A=*Detonador.* B==*Rosca para 'A'.* C=*Portador para 'A'.* D=*No se emplea.* E=*No se emplea.* F=*Tapón de clorato potásico y azúcar.*
INSTRUCCIONES PARA EL MONTAJE: 1) Quitar el capuchón de la pluma y tirarlo. 2) Quitar E *(cabeza y clip) y tirarlo. 3) Quitar* D *y tirarlo. 4) Desenroscar* C. *5) Quitar* A *de* C *y tirar éste. 6) Roscar* A *en* B. *Se rosca la pluma en la cabeza del lápiz, como se muestra en el dibujo. Girar* L *hacia la izquierda; esto hace que* K *y* J *bajen hasta* C, *que se rompe en* I. *El* H_2SO_4 *de* G *pasa por* H *hasta* F *(clorato potásico y azúcar).»*





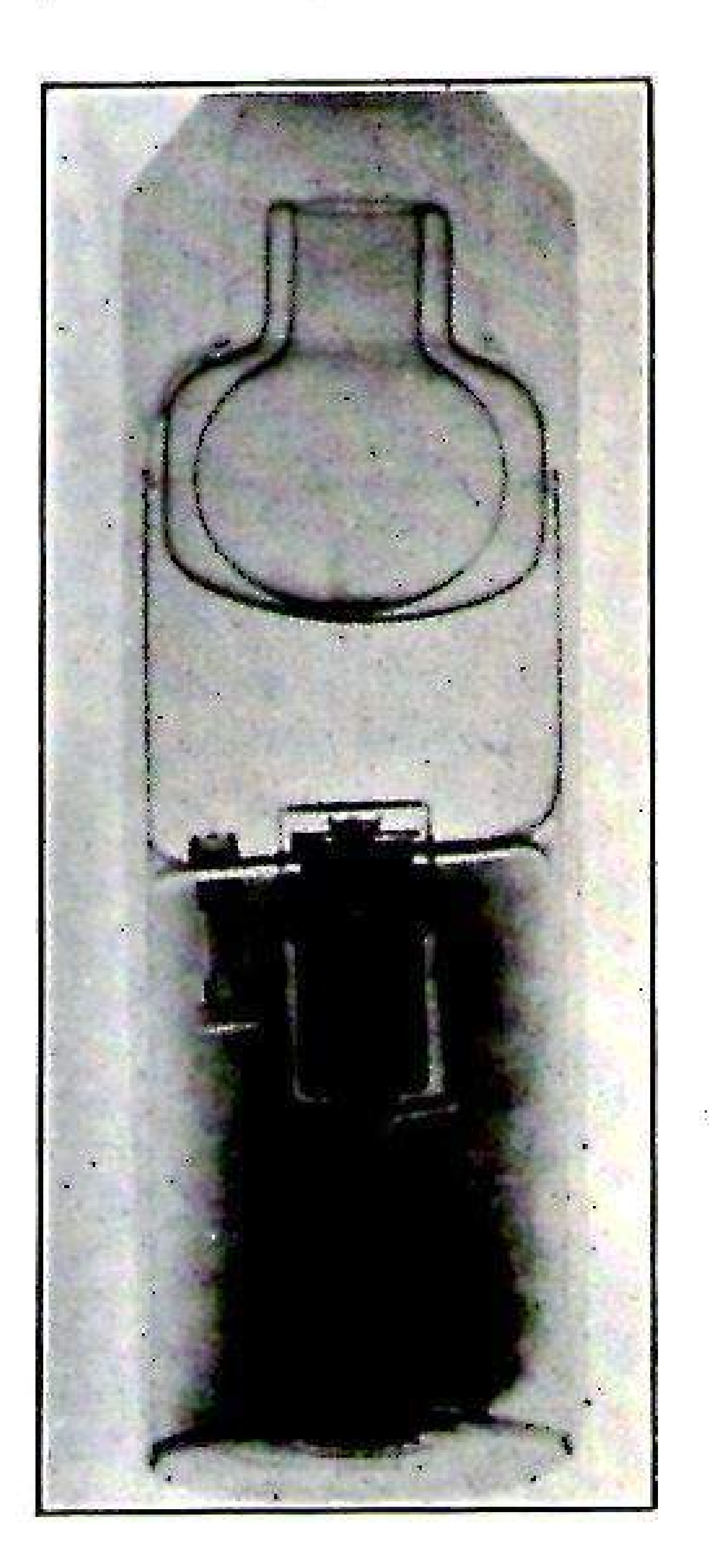
Arriba, izquierda: Radioscopia de una percha preparada por el SOE.
Izquierda: Cargas explosivas introducidas en estilográficas y bolígrafos.
Arriba: Un termo, en apariencia inofensivo, y su radioscopia (abajo)

PEN	PENCIL
G-GLASS AMPOULE	A-DETONATOR
H-CELLULOID DISC	B-THREAD FOR 'A'
I-SPIKED RING	C-CARRIER FOR 'A'
J-RUBBER PAD	D-NOT USED
K-PLUNGER	E-NOT USED
L-CAP OPERATING PLUNGER	F-PLUG OF POT. CHLORATE & SUGAR

INSTRUCTIONS FOR ASSEMBLING

1. REMOVE CAP OF PEN & DISCARD
2. REMOVE 'E' (NOB & CLIP) & DISCARD
3. REMOVE 'D' & DISCARD
4. UNSCREW 'C'
5. REMOVE 'A' FROM 'C' & DISCARD 'C'
6. SCREW 'A' INTO 'B'

THE PEN IS THEN SCREWED INTO THE TOP OF THE PENCIL AS SHOWN & IS OPERATED BY TWISTING 'L' TO LEFT. THIS SCREWS 'K' & 'J' DOWN ONTO 'G' CRUSHING 'G' ONTO 'I'. H_2SO_4 IN 'G' DIFFUSES THROUGH H & RUNS DOWN THROUGH NIB INTO 'F' (POTASSIUM CHLORATE AND SUGAR).



A. GEBRAUCH VON SPRENGSTOFFEN.

Kleine Gruppen angriffslustiger Männer greifen den Feind am besten mit Sprengstoffen an. Ungeheurer Schaden kann mit kleinen Mengen verursacht werden. Bei genauer Befolgung der in diesem Merkblatt gegebenen Anweisungen kann selbst jemand, der nicht mit dem Umgang von Sprengstoffen vertraut ist, den Feind dort treffen, wo er ihm den empfindlichsten Schaden zufügt.

Was ist Sprengstoff?

Sprengstoff ist eine Masse, die zur Explosion gebracht werden kann. Es gibt mehrere Arten. Die mit diesem Merkblatt gelieferten Sprengstoffe sind die wirkungsvollsten und eignen sich besonders zum Durchschlagen von Metallen.

Um diese Sprengstoffe in grösseren Mengen ungefährlich hantieren zu können, sind sie so unempfindlich wie möglich gemacht worden. Sprengstoffe sind aber immer vorsichtig zu behandeln. In gutem Zustand können sie weder durch Fall, Stoss noch Feuer zur Explosion gebracht werden.

Die Zündung von Sprengstoffen.

Da die Sprengstoffe unempfindlich sind, bedarf es einer besonderen Erschütterung, um sie zur Explosion zu bringen. Um diesen Vorgang sicher zu machen, wird diese Erschütterung in zwei Phasen eingeteilt:

(a) die Sprengpille,

(b) die Sprengkapsel.

Die Sprengpille besteht aus einer kleinen Menge Sprengstoff, empfindlicher als die eigentliche Sprengladung, aber weniger empfindlich als die Sprengkapsel, die einen höchstempfindlichen Sprengstoff in einer Metallhülse enthält.

Die Sprengkapsel wird durch Feuer zur Zündung gebracht, und um das ohne persönliche Gefahr durchführen zu können, wird dazu eine langsam brennende Zündschnur geliefert, die mit einem Streichholz oder einem anderen Zündmittel angesteckt werden kann.

Um Sprengstoff zu explodieren, braucht man daher:

(1) Flamme oder Funken,

(2) Zündschnur,

(3) Sprengkapsel,

(4) Sprengpille,

(5) Sprengstoff.

1. DER SPRENGSTOFF.

Die folgenden zwei Sprengstoffe werden in der Regel geliefert

(a) „Plastic" Sprengstoff,

(b) „Nobel 808".

Sollten andere Sorten an ihrer Stelle geliefert werden, so wird diesen eine besondere Gebrauchsanweisung beigefügt. Es ist daher zu beachten, dass die nachfolgenden Anweisungen lediglich für „Plastic" und „Nobel 808", nicht aber für andere Sprengstoffe, die vielleicht an Ort und Stelle beschafft werden können, gelten.

5

(II) Elektrische Transformatoren, deren Langweite zwischen 1,50 m und 2 m ist. Bei längeren Transformatoren verwende man zwei oder drei Ladungen und bringe eine in der Mitte, die anderen halbwegs zwischen Mitte und Aussenseite an.

(III) Stahlträger 40 cm × 15 cm.

(e) Die Schienenladung.

Die Herstellungsmethode dieser Ladung ist bereits früher beschrieben worden. Man verwende die Ladung im Zusammenhang mit zwei KNALLSIGNALEN (Nr.23), welche mit je einer Klemmhülse (1) zur Aufnahme der Sprengkapsel (2) versehen sind. Die Cordtexenden (3) der Ladung müssen mit Klebband (4) an die Sprengkapseln angebracht werden (Abb. 42).

Die ganze Ladung muss an der Aussenseite angesetzt werden (Abb. 43), die Knallsignale an der Seite, von der der Zug erwartet wird. Sollte die Linie aus zwei Schienensträngen bestehen, so bringe man die Ladung an der inneren Schiene an, so dass der Zug beim Entgleisen beide Gleise zerstört (Abb. 44).

Die besten Stellen für Entgleisungen sind Tunnels oder Einschnitte, weil diese sehr hinderlich für Aufräumungsarbeiten sind.

f) Die fertiggelieferte Schienenladung.

Diese Ladung ist bereits in Teil C, Abschnitt 7 beschrieben worden. Sie ist für sofortige Verwendung gebrauchsfertig. Das Knallsignal (1) und die Sprengkapsel (2) sind getrennt verpackt, und eine besondere Klemmhülse (3) ist vorgesehen, um die Cordtex mit der Sprengkapsel zu verbinden. Die Verwendung von Klebband ist unnötig (Abb. 45).

Das offene Ende der Klemmhülse wird einfach über die Sprengkapsel geschoben, bis das Ende der Sprengkapsel mit der Kupferdichtungskappe (5) der Cordtex in Berührung gerät.

Zur besonderen Beachtung:

Die Klemmhülsen an den Knallsignalen mit den eingeklemmten Sprengkapseln müssen immer nach aussen zeigen, damit der Zug im Vorüberfahren sie nicht abtrennt, indem die Radflantschen die Cordtex durchschneiden.

E. ZEITZÜNDUNG (VERZÖGERUNG).

Wer Brandbomben oder Sprengladungen zu legen hat, wird normalerweise den Wunsch haben, den Schauplatz seiner Tat zu verlassen, bevor dieselben losgeben. Zu diesem Zwecke soll man sie mit einer Verzögerungsvorrichtung versehen.

Die dazu gelieferte Vorrichtung ist:

DER STIFTZEITZÜNDER (Nr. 24). (ABBILDUNG 46).

Dieser arbeitet durch die Zerstörungswirkung einer Flüssigkeit auf einen Draht. Wenn der Draht durchgefressen ist, wird ein mit einer Feder versehener Schlagbolzen freigegeben und durch die Feder auf ein Zündhütchen aufgeschlagen. Der Stiftzeitzünder sieht einem Bleistift ähnlich. Ein Ende besteht aus einer Kupferröhre (1). Am anderen Ende ist eine Klemmhülse (2). Der Zersetzungsprozess geht in der Kupferröhre vor sich. Das Zündhütchen befindet sich innerhalb der Klemmhülse. Durch das Feuern des Zündhütchens wird eine Sprengkapsel (3) oder ein Stück Zündschnur innerhalb der Klemmhülse entzündet.

16

Dos páginas del manual de instrucciones editado en todas las lenguas europeas, que se incluía en todos los equipos. Véase la traducción del texto alemán en el Apéndice, pág. 524

resultaban seguros. Había termos que, sin llamar la atención, podían ser dejados en una oficina de la Gestapo; el termo hacía explosión en el momento de quitar la tapadera; hogazas de pan que estallaban al ser rebanadas; plumas estilográficas, bolígrafos, perchas, leños, briquetas..., incluso excrementos de animales doménticos para ser dejados en la calle, todo ello con su oportuna carga explosiva.

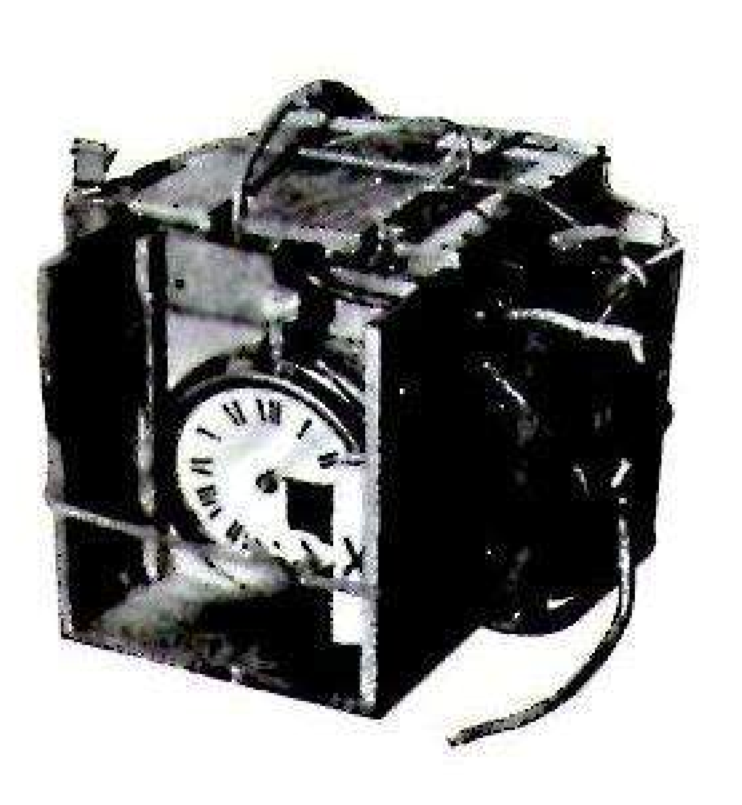
La mayor parte de las actividades del SOE se centraban en el suministro de armas, municiones, transmisores y otros elementos no menos necesarios, con destino a los agentes que operaban en zona ocupada.

Todas las ramas de la industria trabajaban a marchas forzadas, con el fin de pertrechar a los miembros de la resistencia en Europa. Con una organización comparable a unos grandes almacenes, a partir de 1942 fluía hacia el continente un chorro continuo de material.

Los pedidos especiales de los destinatarios, tales como piezas para transmisores y cristales ópticos, eran enviados en los rápidos aviones «Mosquito», que lanzaban el material en vuelo rasante a las pocas horas de ser solicitado, y a cualquier hora del día y de la noche. Los elementos que encerraban los recipientes se disponían de tal modo, que para un lego resultaba imposible volver a poner la carga en un recipiente después de vaciado éste.

Junto a las armas, granadas de mano, cargas explosivas, minas adherentes y fulminantes para lápices y plumas, se incluían unos folletos con instrucciones, redactadas en varios idiomas, sobre el modo más conveniente de utilizar los explosivos en las diversas operaciones de sabotaje.

Los últimos preparativos antes de la salida para realizar una misión siempre eran muy similares. A los agentes femeninos se les vendaban los nudillos, mientras que el jefe de grupo revisaba los bolsillos de su agente en busca de restos de tabaco rubio o de cualquier otra cosa que pudiera inducir a sospecha. El



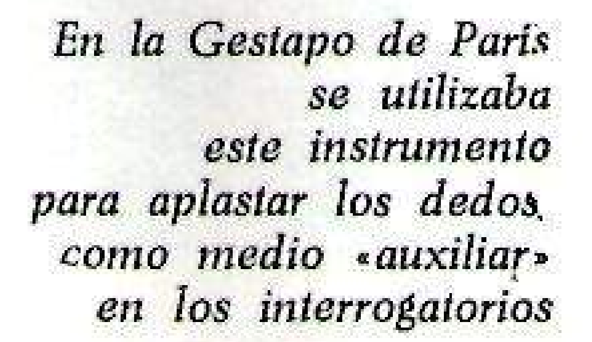
Un reloj de bolsillo ordinario y la pila de una lámpara pueden servir de espoleta para una peligrosa carga explosiva

agente recibía por fin la hoja de instrucciones específicas a su misión, en papel de arroz comestible o en tiras de seda, dinero en efectivo cosido en alguna parte de la vestimenta... y las píldoras de veneno, por si acaso.

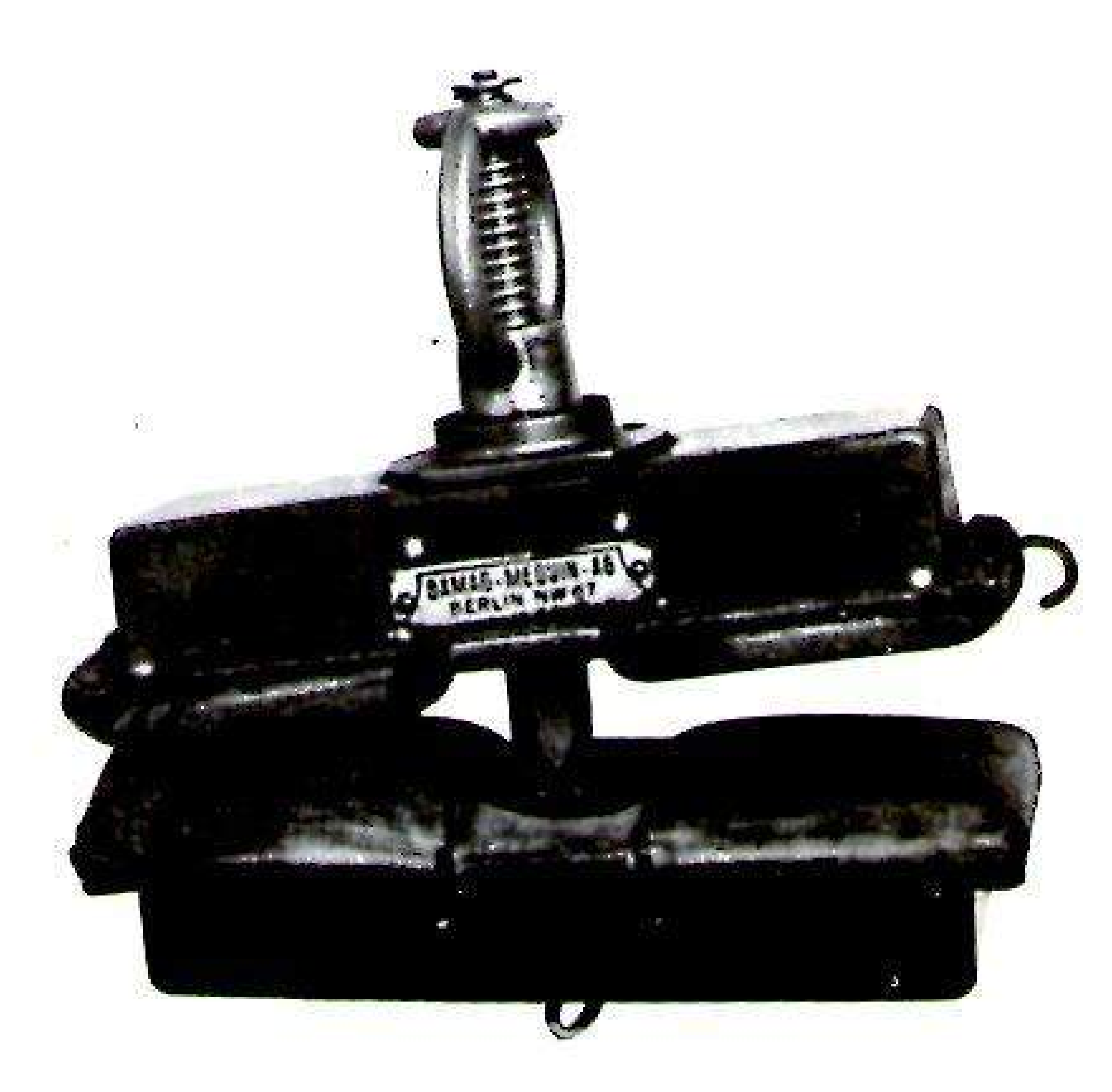
Estos preparativos, y el vuelo hacia el punto de destino, envueltos en el saco de dormir y bebiendo la última taza de té inglés, los vivieron millares de agentes del SOE, la mayor parte de los cuales estaban ya sentenciados desde el momento de emprender el viaje. El promedio de vida de un agente en misión era de unas tres semanas...

Todos ellos sabían lo que les aguardaba.

Francia, 1943. Fusilamiento de un agente del SOE



En la Gestapo de París se utilizaba este instrumento para aplastar los dedos, como medio «auxiliar» en los interrogatorios



Alejandría: dos hombres contra un acorazado

Mediterráneo, finales de otoño de 1941. Después de una serie de sensibles pérdidas, le quedan a la Flota británica del Próximo Oriente dos grandes unidades: los acorazados Queen Elizabeth *y* Valiant, *que representaban el poderío inglés en el Mediterráneo.*
Se dirigieron a toda máquina al puerto de Alejandría, en busca de la protección de sus instalaciones defensivas.
Pero iban a ser atacados precisamente allí.

«...un ejemplo nada común de valor y habilidad», dijo Churchill al tener noticia de que los dos poderosos acorazados, con casi 2.000 hombres de dotación, quedaron temporalmente inutilizados para el combate por la acción de dos torpedos italianos, tripulados por cuatro hombres.

El portaaviones «Ark Royal», hundiéndose, el 13 de noviembre de 1941



El acorazado «Barham», poco antes de hacer explosión, el 25 de noviembre de 1941

Desde el verano de 1941 resultaba evidente que el objetivo capital de la flota inglesa del Mediterráneo consistía en la destrucción de los convoyes italo-alemanes que abastecían las tropas de Rommel, las cuales luchaban en el norte de Africa. En el otoño de 1941, los alemanes retiraron del Atlántico cierto número de submarinos para transferirlos al Mediterráneo, con el fin de proteger los suministros destinados a las fuerzas del mariscal Rommel.

El 13 de noviembre de 1941, el mayor portaaviones británico del Mediterráneo, el *Ark Royal*, fue torpedeado al este de Gibraltar por un sumergible alemán. Aun cuando los barcos de escolta ingleses iniciaron una rápida acción de salvamento, tratando de remolcar hasta la cercana base al buque alcanzado, el portaaviones acabó por hundirse.

El segundo golpe acaeció doce días más tarde, en el Mediterráneo Oriental. El 24 de noviembre, el grueso de la flota inglesa del Mediterráneo zarpó de su base de Alejandría. Las tres últimas naves pesadas del Mediterráneo – el buque insignia *Queen Elizabeth* y sus gemelos, el *Barham* y el *Valiant* – tenían la misión de bloquear las líneas de abastecimiento italianas.

Al día siguiente, por la tarde, una fuerte detonación sacudió la formación naval británica: el *Barham* resultó alcanzado por tres torpedos lanzados por un submarino alemán. El triple impacto pareció uno solo, y el acorazado escoró fuertemente hacia babor. La tripulación hizo desesperados esfuerzos para salvar el barco, a pesar de que éste seguía inclinándose lentamente. De pronto, una tremenda explosión desgarró las entrañas del *Barham*, de cuyo casco se elevó una gigantesca nube encarnada y gris; el coloso elevó la quilla al aire y se fue a pique con casi 900 hombres a bordo.

Los ingleses se quedaron con sólo dos acorazados en todo el Mediterráneo, frente a las cinco unidades pesadas italianas, que por aquel entonces estaban consideradas como los más modernos buques de combate.

El almirante sir Andrew B. Cunningham, que desde el buque insignia *Queen Elizabeth* mandaba la flota del Mediterráneo, fue testigo directo de la tragedia del *Barham*. En vista de la situación, ordenó a las restantes unidades poner proa



Almirante sir Andrew B. Cunningham, jefe de la flota británica del Mediterráneo

Puerto de Alejandría

a la base de Alejandría, donde aguardarían una ocasión más favorable para reanudar las operaciones. El puerto de Alejandría estaba muy bien protegido y fuertemente custodiado. La Home Fleet había minado una zona de varias millas de longitud a unas 30 millas al noroeste de la base, además de otras seis millas en las cercanías de la bocana del puerto. Para ello se utilizaron minas esféricas, situadas a unos diez metros de profundidad, susceptibles de ser detonadas por telemando. Muy cerca del puerto flotaban cables con sistemas automáticos de alarma. Y, por si fuera poco, los numerosos bajíos existentes cerca del puerto constituían un buen obstáculo natural. El movimiento de barcos



Alejandría. Las redes antitorpedo antes de su colocación en la bocana del puerto



debía efectuarse por un paraje bien delimitado, sobre el que se ejercía una atenta vigilancia.

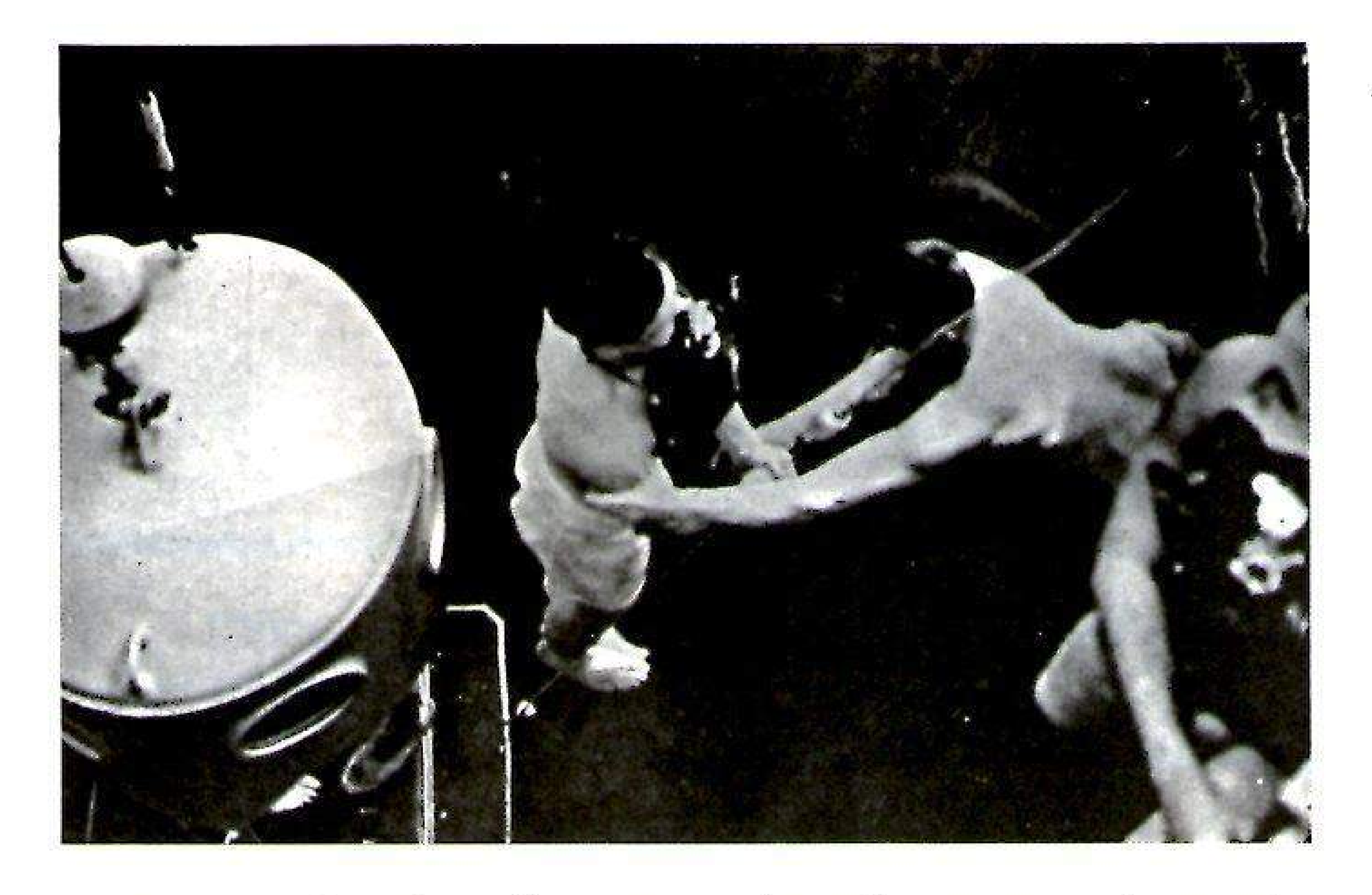
El acorazado «Queen Elizabeth»

La inmensa dársena del puerto – el fondeadero por excelencia de la flota inglesa del Mediterráneo – está separada del mar abierto por un ancho y prolongado malecón occidental, y por otro más pequeño en el Este. La abertura, de 200 metros escasos, que separa ambos malecones, forma el pasillo de acceso al puerto. Este pasillo fue bloqueado por tres tupidas redes de cable metálico.



El acorazado «Valiant»

Lanchas rápidas patrullaban día y noche junto a la entrada del puerto, y de vez en cuando, a intervalos regulares, lanzaban cargas de profundidad muy cerca de las barreras. La zona en torno a Alejandría estaba dotada de magníficos sistemas de observación terrestre, marítima y aérea, una buena red de baterías costeras y sólidas obras de fortificación. El conjunto ocupaba una superficie de varios kilómetros cuadrados. El recinto portuario y, sobre todo, los malecones, estaban sembrados de baterías antiaéreas y torretas de observación. En las horas de oscuridad, los haces de numerosos reflectores escudriñaban la superficie del mar, abarcando una extensión de varios kilómetros, incluso fuera del puerto.
Al retornar de su última misión, el *Queen Elizabeth* y el *Valiant* anclaron en la dársena principal. Las respectivas dotaciones se apresuraron a colocar junto a las naves las habituales redes protectoras, que con las restantes instalaciones defensivas de la base proporcionaban la más completa seguridad.
Durante la forzada pausa, las tripulaciones de ambos barcos se ejercitaron continuamente para no ver disminuido su poder combativo. Mediaba ya el mes de diciembre de 1941, y los marinos de la flota británica, así como los de las unidades navales francesas internadas, se preparaban para celebrar la Navidad.
El acorazado *Queen Elizabeth,* de 32.000 toneladas, y su gemelo el *Valiant* formaban el grueso de la flota del Mediterráneo y una potente agrupación naval, no obstante haber sido puestos en servicio al comenzar la Primera Guerra Mundial. Por supuesto, habían sufrido la correspondiente modernización.
En su tiempo fueron las primeras naves en montar piezas de 380 mm, y las primeras grandes unidades que utilizaron combustible líquido en lugar de carbón, y también los primeros acorazados que superaron los 24 nudos por hora. Cada uno llevaba una dotación cercana al millar de hombres. Aun cuando eran un tercio más ligeros que los modernos acorazados germanos *Bismarck* y *Tirpitz,* el calibre de sus piezas era idéntico, y su blindaje casi tan poderoso como el de sus oponentes. En 1918 se firmó a bordo del *Queen Elizabeth* el documento de capitulación de la Marina de Guerra alemana.
En dicho mes de diciembre de 1941. tocaba a su fin el entrenamiento especial

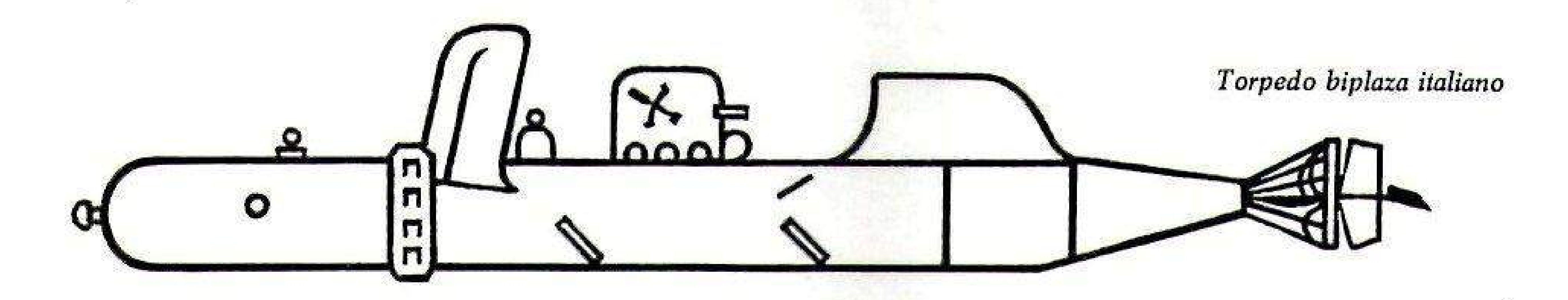


Entrenamiento de los buceadores italianos con el aparato «Davis»

de seis oficiales de la flota italiana, que tan duro golpe asestarían a las unidades británicas del Mediterráneo surtas en la base de Alejandría.
La flota italiana había intentado atacar en dos ocasiones este puerto militar británico, aunque sin resultados positivos.
El arma que por fin alcanzaría el éxito iba a ser un descubrimiento italiano: un torpedo de 5,50 m de longitud y 0,50 m de diámetro, con una dotación de dos hombres. Era impulsado por un motor eléctrico silencioso, y se desplazaba a una velocidad de cuatro km por hora. Tenía una autonomía de unos 16 kilómetros, y podía navegar sumergido hasta unos 30 m de profundidad. La parte anterior del torpedo era desmontable: se trataba de una cabeza explosiva de 1,40 m de longitud y 300 kg de peso, fácilmente separable del resto.

Alejandría, 1941. Fotografía aérea italiana

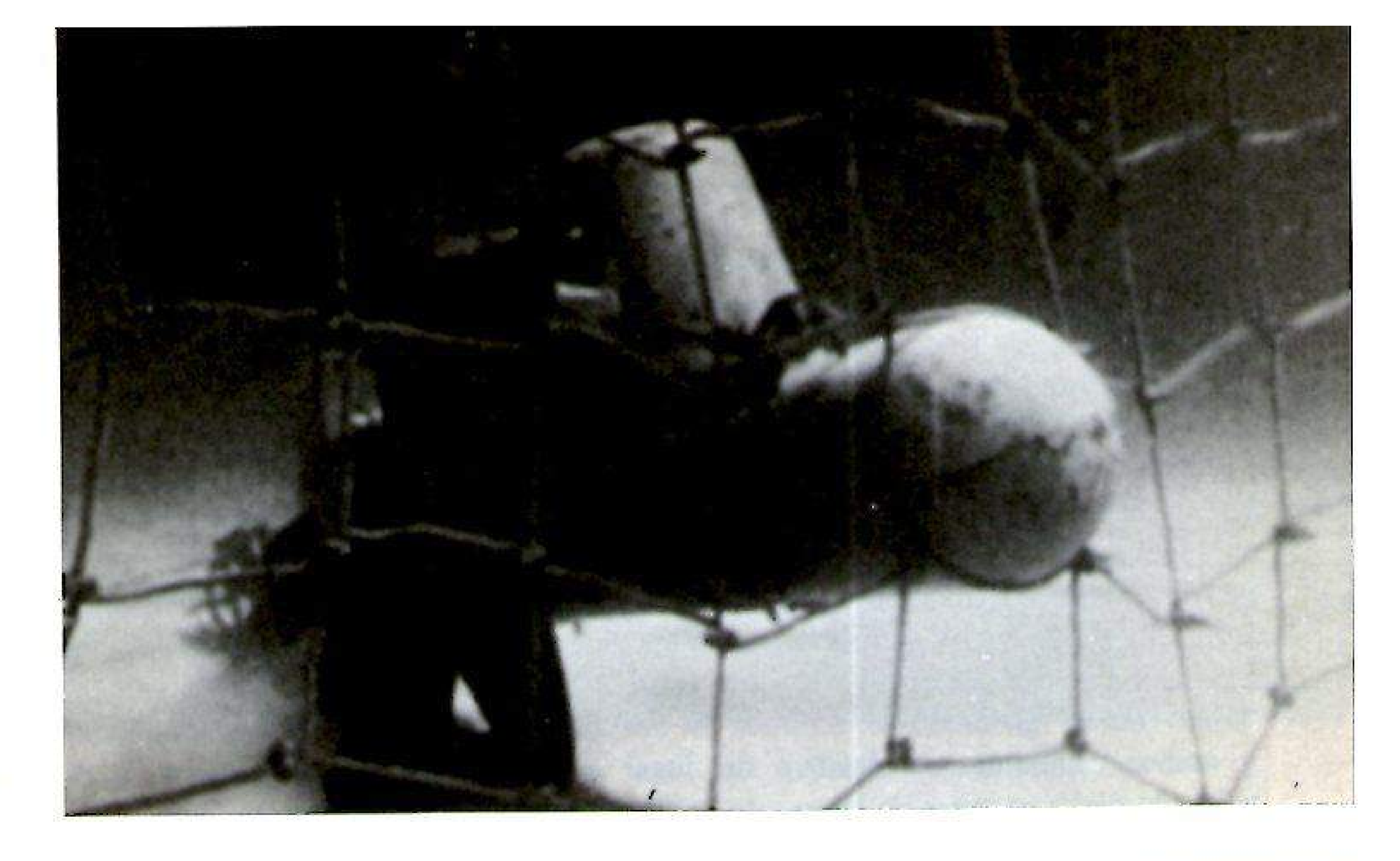
La cabeza explosiva podía sujetarse en cualquier lugar mediante un cable que se pasaba por una anilla fijada en el morro o en la estructura.
La parte media del torpedo era una cámara estabilizadora que permitía sumergir o emerger el ingenio a voluntad. Tras una plancha protectora se encontraban los mandos y el armazón. Los motores y los acumuladores iban colocados detrás del asiento del timonel, así como un tanque para inmersión rápida que funcionaba con aire comprimido.
El respaldo del asiento del segundo tripulante servía a la vez como caja de herra-

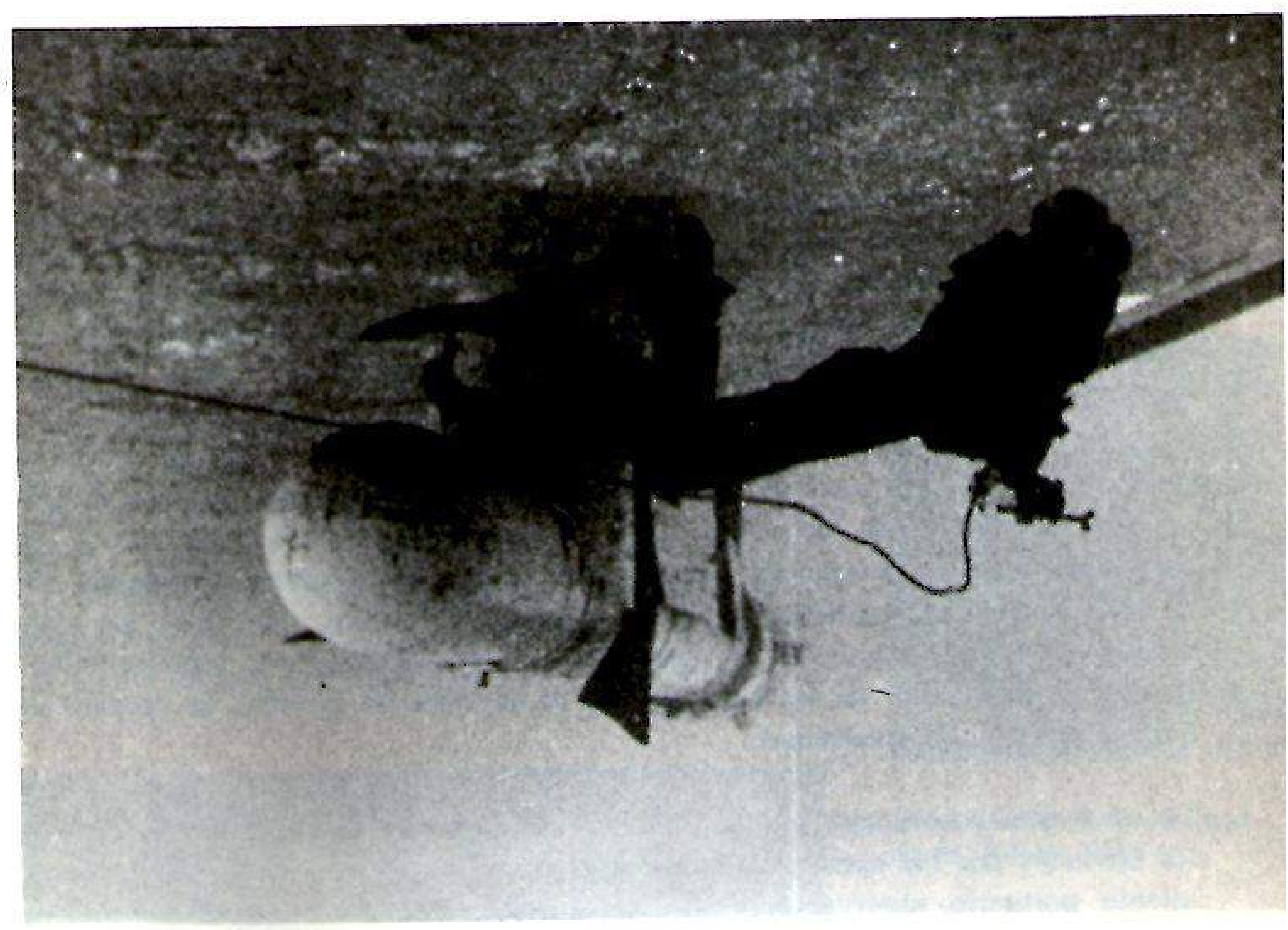


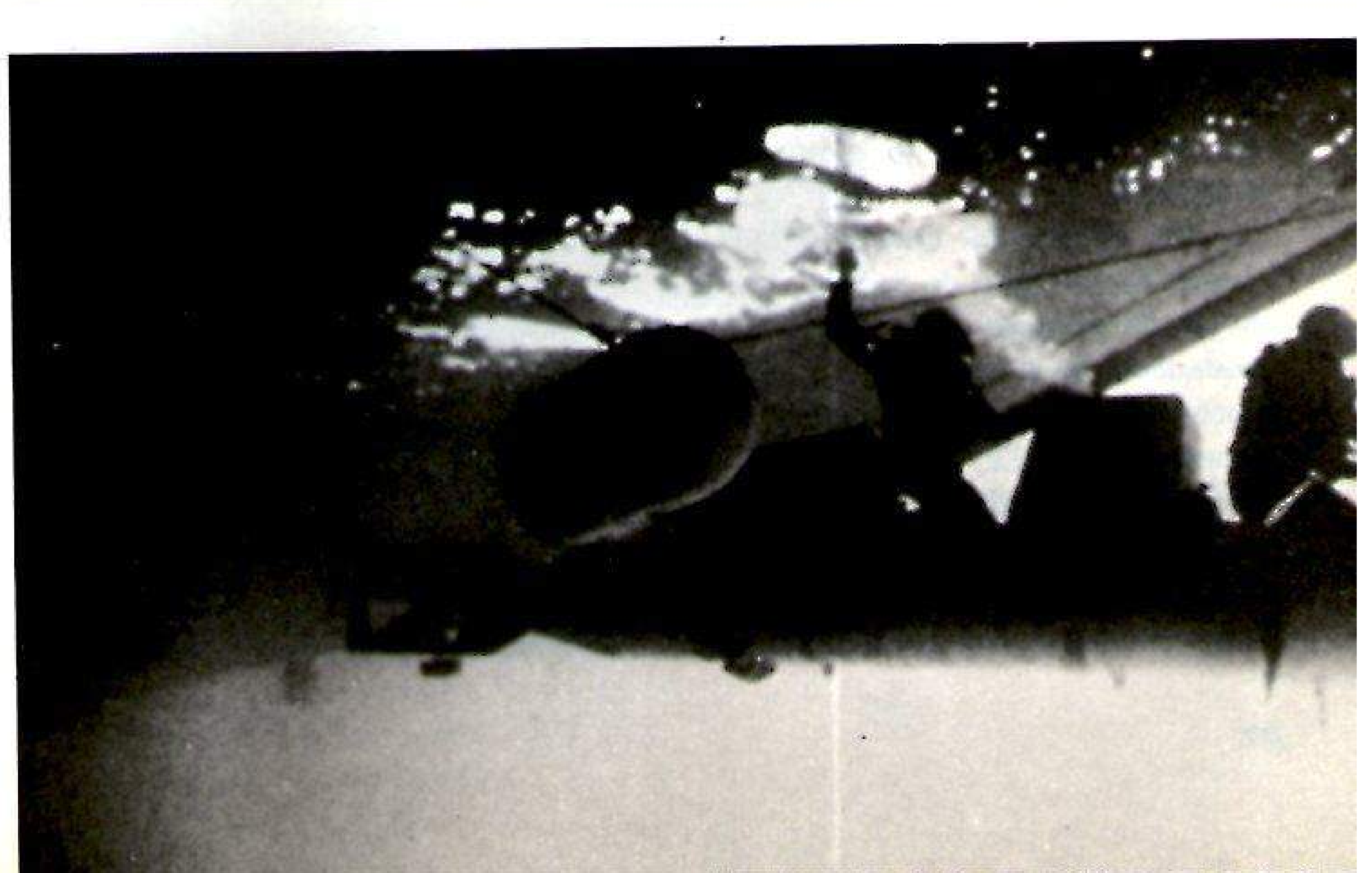
Torpedo biplaza italiano

mientas, de suma utilidad para la dotación, pues llevaba cizallas, grapas para sujetar la carga explosiva al casco de la nave enemiga y una palanca para levantar redes, movida por aire a presión.
Los tripulantes llevaban sobre su traje de buzo un aparato «Davis», dispositivo respirador patentado en Inglaterra y construido en Italia, y con el que se toleraba una inmersión de seis horas.
Para transportar el ingenio al lugar de la acción se utilizaban contenedores estancos, asegurados a la cubierta de un submarino.
Una vez arribados a la zona de operaciones, el submarino emergía lo necesario para poner a flote los contenedores y sus torpedos. Luego, los buceadores salían por la torreta, sacaban los torpedos, montaban en ellos y continuaban el rumbo hacia el objetivo. Navegaban medio sumergidos, a la «altura de los ojos», como

La Spezia.
El submarino «Scire», con los contenedores para los torpedos


Ejercicio de ataque: Corte de redes antitorpedo


Colocación de la carga explosiva


Retirada

se decía, profundidad que era la más favorable para trasladarse a la zona de operaciones. Llegado un momento de verdadero peligro, se sumergían en pocos segundos y continuaban la ruta de inmersión.
Se ejercitó con gran esmero la forma de salvar las barreras defensivas. En primer lugar se intentaba superar el obstáculo deslizándose por la parte superior o inferior de la red. De resultar imposible, se dejaba el torpedo en el fondo y se procedía a abrir brecha en la red metálica utilizando la cizalla, logrando así el acceso al interior del puerto enemigo. Una vez en él se navegaba a la «altura de los ojos» hasta unos 30 m del objetivo, y luego se efectuaba una inmersión, justo por debajo del casco de la nave elegida como blanco.
El segundo tripulante, el llamado buceador, sujetaba una grapa en las quillas estabilizadoras que los grandes buques de línea montan en ambos lados del casco. En dicha grapa se aseguraba un cable, que se pasaba por el anillo que lleva la cabeza explosiva, sujetando el otro cabo a la quilla estabilizadora inmediata. Como última operación se montaba en la cabeza explosiva la espoleta graduada, y ambos tripulantes se alejaban del lugar a toda prisa. Si tenían suerte, y el vehículo podía navegar un buen rato, incluso se libraban de ser capturados.
Los miembros de estas dotaciones, a los que sus compañeros llamaban *maiali* (cerdos) – por la denominación del torpedo –, constituían un reducido grupo de combate formado por el capitán de navío, príncipe Junio Valerio Borghese.
Borghese eligió a los hombres que tomarían parte en el ataque a la base naval británica de Alejandría, en la que se introducirían tres torpedos. El primero, mandado por el teniente de navío Luigi Durand de la Penne, de 27 años, quien al propio tiempo mandaría el grupo de asalto, junto con su segundo, el cabo buceador Emilio Bianchi, se encargaría de atacar al *Valiant*. El capitán de máquinas Antonio Marceglia y el marinero buceador Spartaco Schergat, harían lo propio con el *Queen Elizabeth*, mientras el capitán de armas navales Vincenzo Martellotta y el cabo buceador Mario Marino atacarían un portaaviones.
Mientras los tripulantes de estos ingenios se hallaban en período de adiestramiento, una sección especial de la Marina de guerra italiana preparaba una maqueta del puerto de Alejandría, valiéndose de los datos suministrados por las cartas marinas y la fotografía aérea, a fin de que los hombres encargados de cumplir la misión conocieran todos los pormenores visibles, sobre todo los relacionados con los dispositivos de seguridad, obtáculos submarinos, lanchas patrulleras, emplazamiento de las baterías, etc. A la vista del modelo, se preparó el ataque con toda minuciosidad.

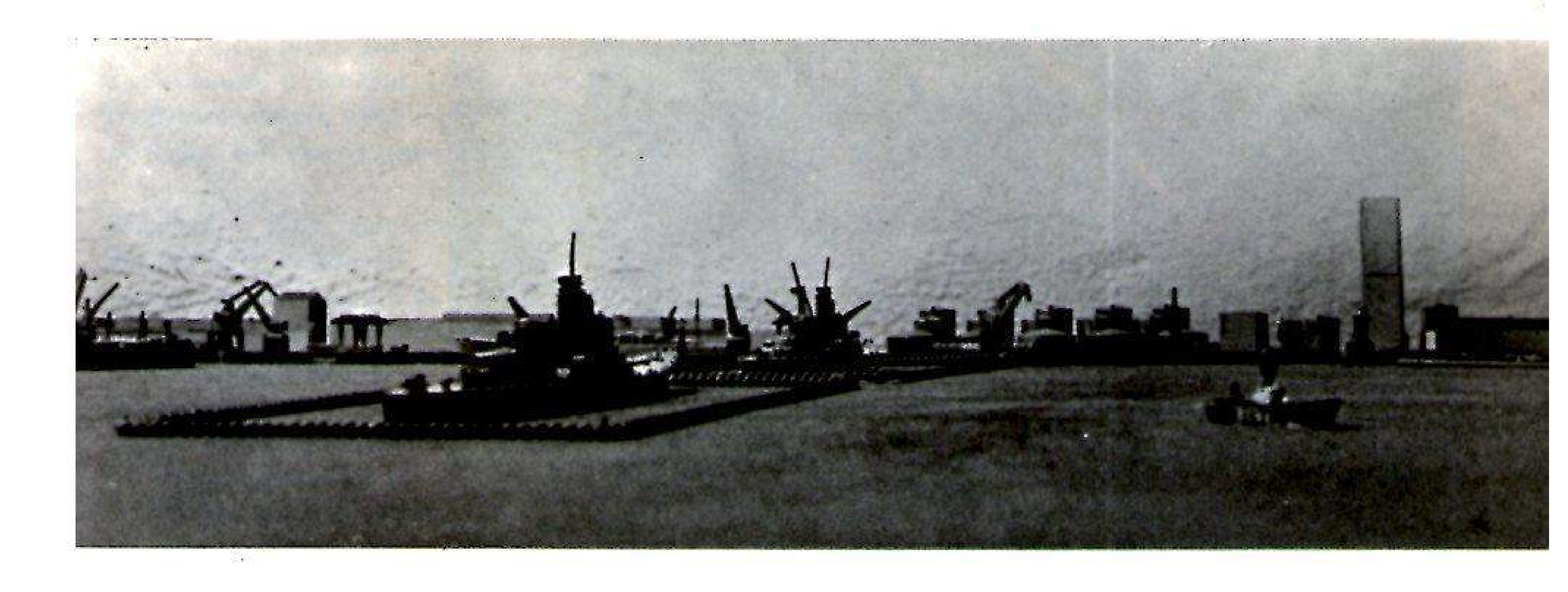
Se analizaron con esmero los informes meteorológicos e hidrográficos, así como los enviados por los agentes italianos que trabajaban en Alejandría, cuyo movimiento portuario observaban desde meses atrás. Estos datos sobre los puntos más vulnerables de las defensas resultaban de suma importancia para los atacantes, ya que una vez cumplida su misión, intentarían llegar a tierra y ocultarse.
Se dispuso una clave especial para comunicar al submarino las últimas novedades del reconocimiento aéreo, antes de que soltaran los torpedos con sus dotaciones.
En una réplica del *Queen Elizabeth* se estudiaron las características más relevantes de este tipo de buques. Nada se dejó al azar ni a la improvisación.
A fin de proteger en lo posible el secreto de la operación, los hombres fueron trasladados en avión hasta la isla de Leros, donde los recogería el submarino.
Poco antes, había sido nombrado jefe del pequeño grupo el capitán de navío Ernesto Forza. La unidad fue designada como Xª flotilla de lanchas rápidas, con objeto de disimular su verdadero cometido.
El príncipe Borghese, antecesor de Forza en el mando del grupo especial, se hizo cargo del submarino *Scire*, con el que llevaría al comando desde la isla de Leros a las cercanías del objetivo, la base naval británica de Alejandría.


Conde Junio Valerio Borghese


Teniente de navío Luigi Durand de la Penne


Cabo buceador Emilio Bianchi


Capitán de fragata Ernesto Forza



Maqueta italiana del puerto de Alejandría

El 3 de diciembre de 1941 se efectuaron los últimos preparativos en La Spezia. El submarino *Scire* zarpó llevando en cubierta tres contenedores vacíos. Se difundió la noticia – con carácter oficial –, de que la nave zarpaba para efectuar un crucero de prácticas. Mas, al caer la noche, una barcaza transportó los torpedos, que fueron recogidos e instalados en los contenedores por la dotación del submarino.

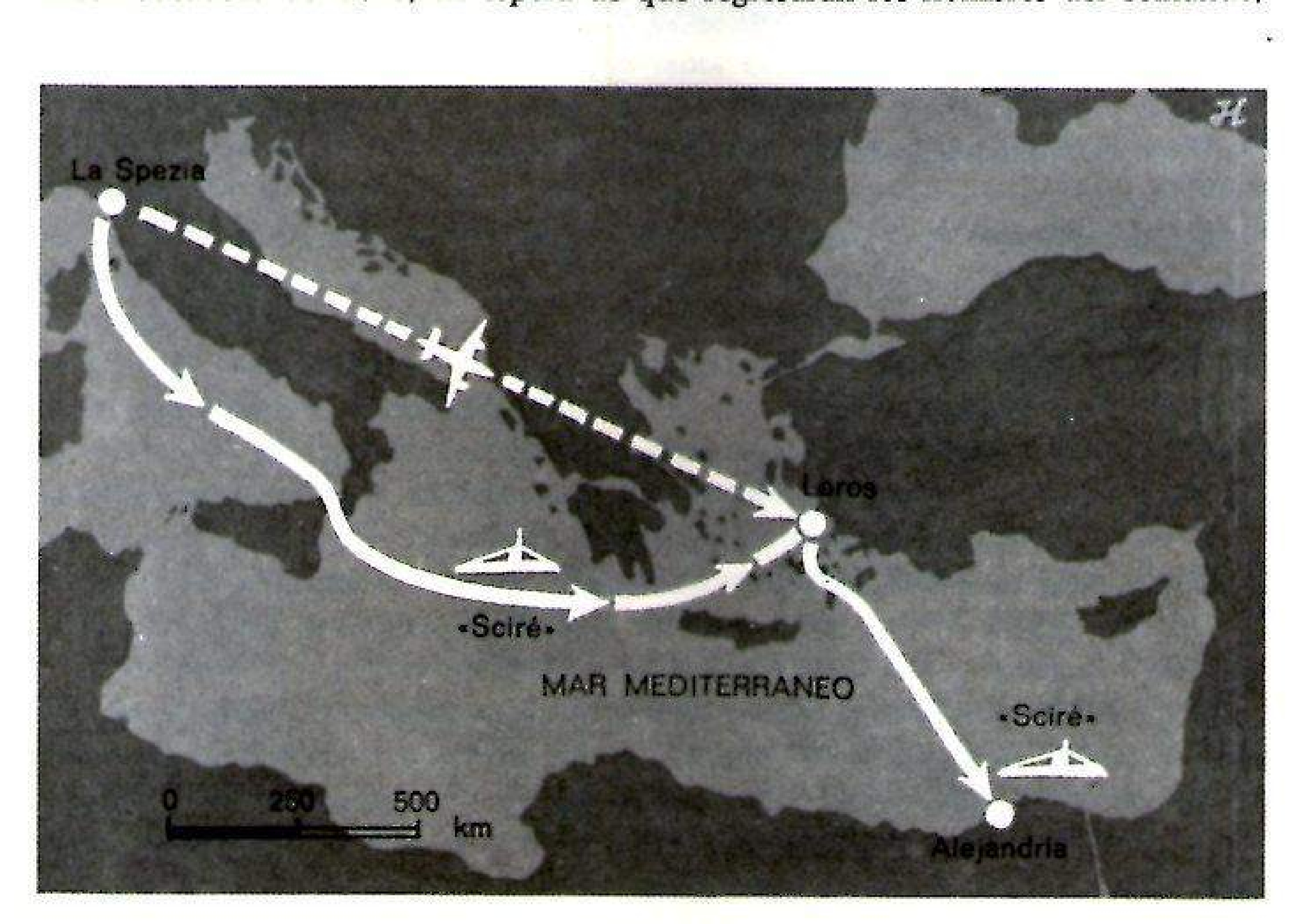
El 9 de diciembre, es decir, seis días más tarde, el *Scire* arribaba a la isla de Leros. Los partes meteorológicos no podían ser más favorables, al igual que la fase lunar. El *Scire* salió de Leros el 14 de diciembre, con los hombres y los torpedos a bordo, poniendo rumbo hacia Alejandría. De repente, cambiaron las condiciones atmosféricas, y la nave tuvo que luchar con una fuerte marejada. Y esto no fue todo: a medida que se aproximaba al objetivo, crecía el peligro latente de los numerosos campos de minas.

En la noche del 18 de diciembre, el *Scire* alcanzó la posición señalada, es decir, se situó a unos dos kilómetros y medio del faro de Ras-el-Tin, marca típica del puerto de Alejandría. La nave permaneció en superficie, a la altura del faro.

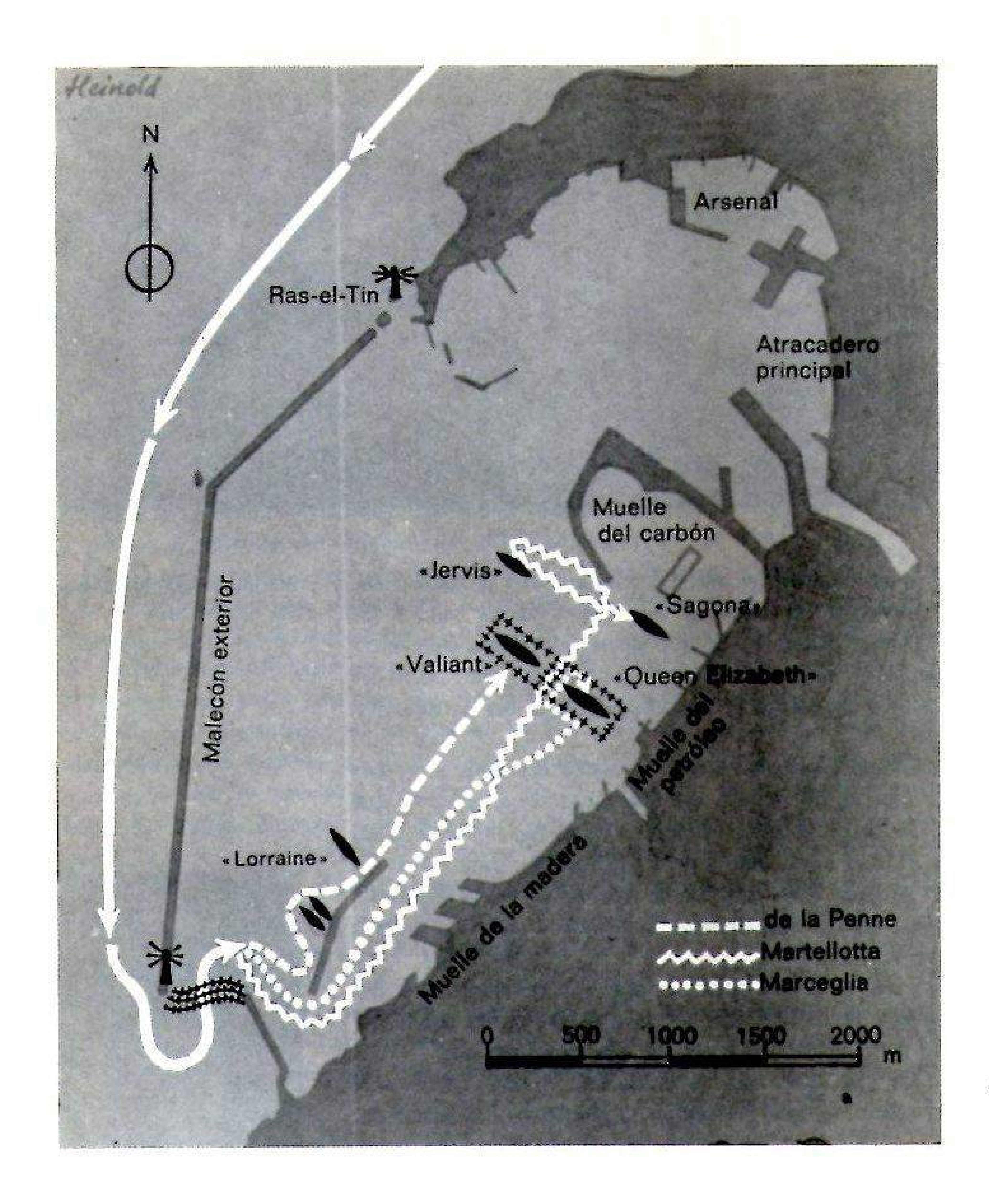
Al día siguiente, otro submarino se situó ante la ciudad de Rosetta, junto a la desembocadura del Nilo, en espera de que regresaran los hombres del comando,



Comandante Luigi Durand de la Penne, 1968



Ruta de los torpedos tripulados y de sus ocupantes desde La Spezia hasta Alejandría, pasando por Leros



Desarrollo del ataque de los torpedos tripulados italianos

quienes se dirigirían a tierra una vez efectuado el ataque, procurándose un bote para ir al encuentro del submarino.
El tiempo era ideal, y el mar estaba en calma. El faro de Ras-el-Tin lanzaba periódicos destellos.

Luigi Durand de la Penne, jefe de la operación, nos informa lo siguiente:
«Alejandría. A bordo del submarino *Scire*, en la noche del 18 de diciembre de 1941. Tres dotaciones preparadas a salir en misión. Son las ocho de la noche. Una vez equipados, el submarino emerge y saltamos a cubierta. La nave vuelve a sumergirse un poco, y sacamos los torpedos de sus contenedores. El tiempo es frío, todo está oscuro y reina el silencio. El mar parece un espejo. No tardaremos en entrar en acción. Las aguas están sucias, pues tuvimos una fuerte marejada. Mientras ponemos a flote los torpedos, el submarino continúa emergido. Yo llevaba efectuadas tres operaciones de esta índole: dos en Alejandría y una en Gibraltar, y me constaba la importancia de mantener unido al grupo, a fin de que sus componentes se sintieran psicológicamente obligados a dar de sí lo mejor y a estar contentos. Ya nos hallábamos en la superficie, y pronto emprendimos la marcha hacia Alejandría.

»La navegación resultó sencilla, ante todo porque, de repente, el faro de Ras-el-Tin comenzó a destellar. Lo tomé como punto de referencia para verificar continuamente nuestra posición. Nos acercábamos a las redes metálicas, el obstáculo principal con que tropezaría nuestra misión.»

Mientras el *Scire* regresaba a su base de partida, los torpedos navegaban cerca del malecón occidental – tan cerca que se divisaban las siluetas de los centinelas –, en dirección a la bocana del puerto. Cerca de ella patrullaba una lancha que de vez en cuando arrojaba una carga de profundidad. Al extremo del malecón occidental había una triple red de acero, poderosa defensa que protegía el acceso al puerto. Se sumergieron en busca de una abertura, y observaron que de las mallas pendían cargas explosivas.

La cizalla neumática resultaba demasiado ruidosa para utilizarla en este caso, de manera que emergieron de nuevo para intentar la penetración por encima de las redes antisubmarinas. Era medianoche, y de pronto comenzó a lucir el faro de la entrada del puerto. Las redes se abrieron para dejar entrar en el puerto a un mercante y tres destructores. Los italianos se colocaron detrás de las naves y lograron entrar en el puerto sin ser observados.

Poco después emprendían caminos diferentes. De la Penne, con el cabo Emilio Bianchi viró a babor en dirección al *Valiant*, en tanto que sus otros compañeros describieron un gran arco en torno a un malecón, y se perdieron en la oscuridad. De la Penne sorteó los barcos franceses internados, entre ellos el acorazado *Lorraine*, y continuó la marcha en busca del *Valiant*. A unas docenas de metros de la nave tropezó con su barrera protectora. Los dos tripulantes del ingenio lo hicieron pasar por encima de la red, y avanzaron al encuentro de la gigantesca mole.

«Marché hacia el barco enemigo – dice el teniente de navío Luigi Durand de la Penne –, navegando sumergido a unos cinco metros de profundidad. Nos deslizamos suavemente junto a la parte media del casco, y me dispuse a frenar el torpedo; para ello tenía que ejecutar cierto movimiento con las manos y, por lo tanto, no conseguí detener su marcha: el torpedo se quedó apoyado en el casco del buque. De pronto se fue hacia el fondo, avanzando al propio tiempo; todavía se movió un poco en el fondo, pero no tardó en quedar bloqueado y detenido. Indiqué a mi buceador que averiguase lo que ocurría y esperé. Mientras lo hacía, imaginé que tanta calma no podía ser normal. Bajé en pos de él y comprobé que mi buceador había desaparecido. Por un momento creí que le había ocurrido algo, puesto que nos encontrábamos a bastante profundidad. De pronto temí no realizar con éxito la misión que nos habían confiado. No podía hacerse nada para evitarlo. Observé que un cable de acero se había enredado en la hélice, y por eso se había inmovilizado el torpedo. Nos encontrábamos a muy pocos metros del blanco, después de varios años de trabajo y de preparativos, y todo había sido en vano. Traté entonces de hacer que avanzara el torpedo o, mejor dicho, de que resbalase por el fondo arrastrándole. El torpedo medía unos ocho metros de longitud, su peso era bastante considerable, y estaba medio hundido en el fango movedizo y viscoso, que llegaba a la altura del pecho. Tuve que realizar un terrible esfuerzo, pero al fin logré arrastrar el torpedo hasta situarlo debajo del acorazado. Sólo me había guiado un pensamiento: dejar el artefacto lo más cerca posible del barco, y ahora tenía la satisfacción de haber efectuado con éxito mi tarea. Dejé el torpedo, activé el detonador de la carga explosiva y subí a la superficie sintiéndome casi al borde del agotamiento. Al principio me dispararon, pero conseguí alcanzar una de las boyas a la que estaba amarrado el buque. Detrás de la misma encontré a mi buceador. Le di a entender que la misión había sido cumplida: la carga explosiva se encontraba ya junto al casco de la nave. Esperamos

hasta que los ingleses nos capturaron y nos llevaron a bordo. Tuve buen cuidado de poner la carga debajo de los pañoles de municiones del acorazado, y no resultaba grato ser huésped precisamente de este barco, y mucho menos siendo enemigos.

»Al principio pensamos que lo mejor sería intentar la huida. A bordo me preguntaron lo que había hecho, a lo que, como es natural, no contesté. Nos pusieron en un bote para conducirnos a tierra, donde fuimos interrogados por un hombre pistola en mano. Me dijo que estaba muy nervioso por habérsele despertado temprano, y que sabía, aun sin decírselo, cuál había sido nuestra misión. Yo no se lo hubiera dicho jamás, como tampoco el lugar donde estaba colocada la carga.

»Después nos llevaron de nuevo a bordo del acorazado y nos encerraron en uno de los pañoles. Estábamos con varios marineros ingleses, que se mostraron amables con nosotros. De todos modos se hallaban algo pálidos, lo mismo que nosotros, pero con la diferencia de que ellos no conocían tan bien la realidad.»



Capitán Antonio Marceglia

Marceglia y su buceador Spartaco Schergat describieron un amplio círculo en torno al pequeño malecón; entonces, Marceglia se dirigió hacia el *Queen Elizabeth*, que distaba unos 300 metros del *Valiant*. Llevaban ya ocho horas en el agua, y sentíanse fatigados y ateridos. Marceglia se sumergió, pasando por debajo de la red metálica que protegía al acorazado, y se dirigió directamente hacia el casco. A los pocos minutos estaba ya colocada la cabeza explosiva de 300 kilogramos. Luego, sin ser vistos, se deslizaron hacia las dársenas comerciales; desde ellas podrían ir a tierra sin el menor inconveniente, según los informes de que disponían. Por el camino fueron dejando pequeñas bombas incendiarias en la superficie, a fin de que se incendiara el combustible derramado tras la explosión de la nave. Muy cerca de la orilla hundieron su *Maiale*, que iba provisto de un mecanismo autodestructor. Después de permanecer ocho horas en el agua, salieron por fin a tierra, ocultaron sus equipos de bucear y abandonaron el recinto portuario.



Cabo primero buceador Spartaco Schergat

El tercer grupo, formado por Martellotta y Marino, pasó con su máquina entre las redes de ambas naves, dirigiéndose al encuentro del portaaviones que había de atacar. Pero hacía exactamente veinticuatro horas que esta nave había abandonado el puerto de Alejandría rumbo al Pacífico. Los italianos colocaron la mina en la popa del petrolero *Sagona*, de 7.750 toneladas, por debajo de la línea de flotación. Después sembraron de bombas incendiarias el lugar y se dirigieron hacia el puerto comercial, para desde allí trasladarse a tierra. Pero, al disponerse a salir del recinto, fueron apresados por los centinelas.



Capitan Vincenzo Martellotta

Pero entonces ya se habían activado todas las cargas explosivas. En el *Queen Elizabeth* se encontraba bajo la sala de máquinas, en tanto que de la Penne y Bianchi habían colocado la suya bajo el pañol del *Valiant*; la espoleta graduada había entrado en acción. Faltaba poco para las seis de la madrugada, y la explosión se produciría cinco minutos después. Era ya algo tarde para que los ingleses tomaran medidas defensivas.

«Cuando faltaban de diez a veinte minutos para que las minas hicieran explosión –informa el comandante Luigi Durand de la Penne–, solicité hablar con el comandante de la nave. Me condujeron ante él, y le manifesté que ya no podría hacer nada para salvar el barco, pero sí a la tripulación. El comandante me preguntó otra vez dónde había colocado la mina. No se lo dije. Entonces ordenó que me llevaran de nuevo al pañol, y comprobé que estaba solo. Camino del pañol, no vi a ningún marino inglés. Tampoco a mi buceador. Por fortuna me quedé allí –hoy lo comprendo–, y aguardé los últimos minutos con la inquietud que es de suponer.

»Yo fui quien colocó la mina, y puede imaginarse lo que significa exponerse a ser víctima de su propia trampa. Pero aguanté de firme, sobre todo para demostrar a los marinos británicos que no somos inferiores a ellos.

»Y entonces, en el preciso momento que había calculado, la mina hizo explosión. Hasta creo que presentí el instante en que había de suceder. Me encontré de nuevo en el agua, como recuperado de un síncope. El buque había estallado, desprendiéndose una parte de la superestructura, justo donde me encontraba. Subí al acorazado y lo recorrí. Había gente a bordo que se levantaba y me saludaba. Me dirigí a popa y vi al comandante, un hombre robusto y sin duda excelente marino. Y, mientras esperaba, contemplé la popa. El sol emergía precisamente a la altura de la popa del *Queen Elizabeth* e, instantes después explotaba la mina colocada en dicha nave.»

El artillero británico A. J. Wilkins estaba de servicio aquel día. El nos informa:

«El 19 de diciembre de 1941 estaba de servicio a bordo del *H.M.S. Queen Elizabeth*, y me encontraba en el puesto de mando de las piezas antiaéreas ligeras. Sobre las dos de la madrugada cundió la alarma en nuestra agrupación naval, al haberse comprobado que unidades submarinas enemigas se habían introducido en el puerto, aprovechando el retiro momentáneo de las barreras para dar entrada a un mercante y tres destructores nuestros.

»Se tocó zafarrancho de combate, ordenándose a la dotación que evacuara la cubierta inferior para dirigirse a las superiores. Yo estaba arriba, de servicio en las baterías antiaéreas. Transcurridas dos horas, se comunicó a los hombres que podían volver a la cubierta inferior, pues todo parecía estar en orden. Desgraciadamente, los dos buceadores italianos, apresados y conducidos a bordo del *Valiant*, se negaron a indicar dónde habían colocado las minas. Fueron encerrados en los camarotes inferiores del buque.

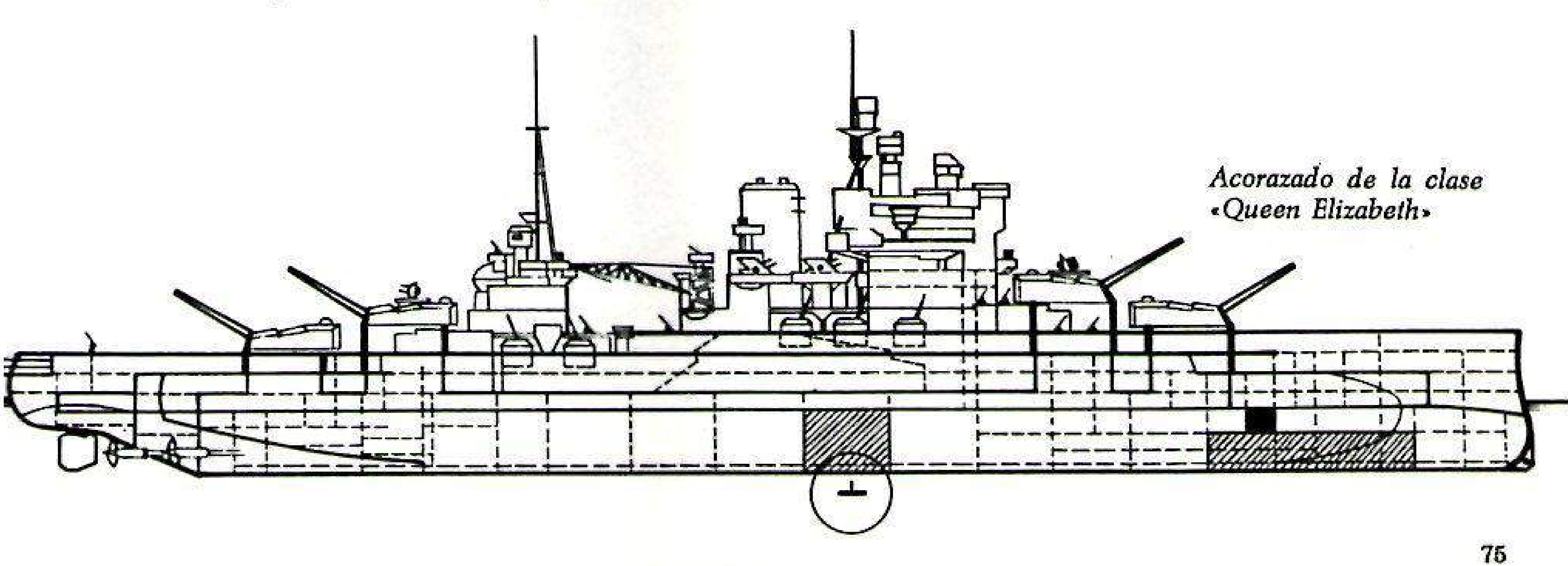
»Poco antes de las seis de la madrugada, los italianos declararon al comandante que habían puesto minas en los cascos del *Valiant* y del *Queen Elizabeth*.

»A las seis de la mañana estallaron las minas, con formidable estruendo. Entretanto, me había trasladado a mi camarote, situado por debajo de la línea de flotación. Tan tremenda fue la explosión, que se cortó la energía eléctrica y se inundó la cubierta de camarotes. El barco quedó a oscuras, y los hombres trataron de ganar las cubiertas superiores en busca de protección. Al llegar arriba vi hundida la proa del *Valiant*, y noté que el *Queen Elizabeth* se sumergía lentamente, pues sus mamparos de acero estaban destrozados.»

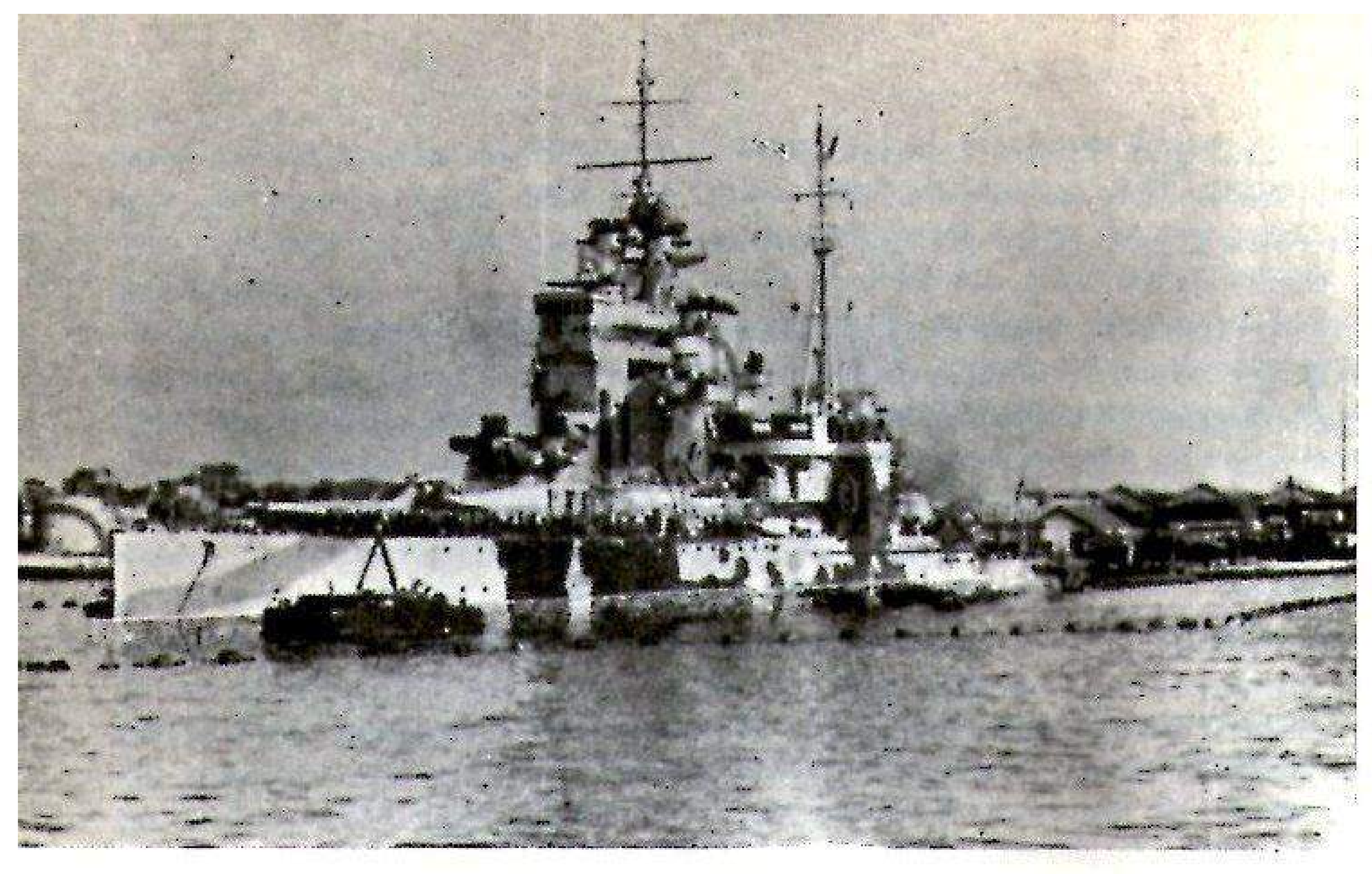


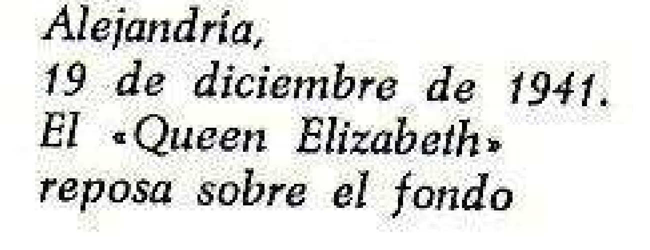
Marinero A. J. Wilkins, artillero en el «Queen Elizabeth»

En el momento de la explosión salió por la chimenea del *Queen Elizabeth* un gran chorro de combustible, junto con piezas de las máquinas. Tanto el *Queen Elizabeth* como el *Valiant* se posaron sobre el fondo del puerto. Una tercera explosión sacudió al petrolero *Sagona*, cuya popa se hundió. El destructor *Jervis*, que se encontraba junto al anterior, repostando combustible, sufrió daños de consi-

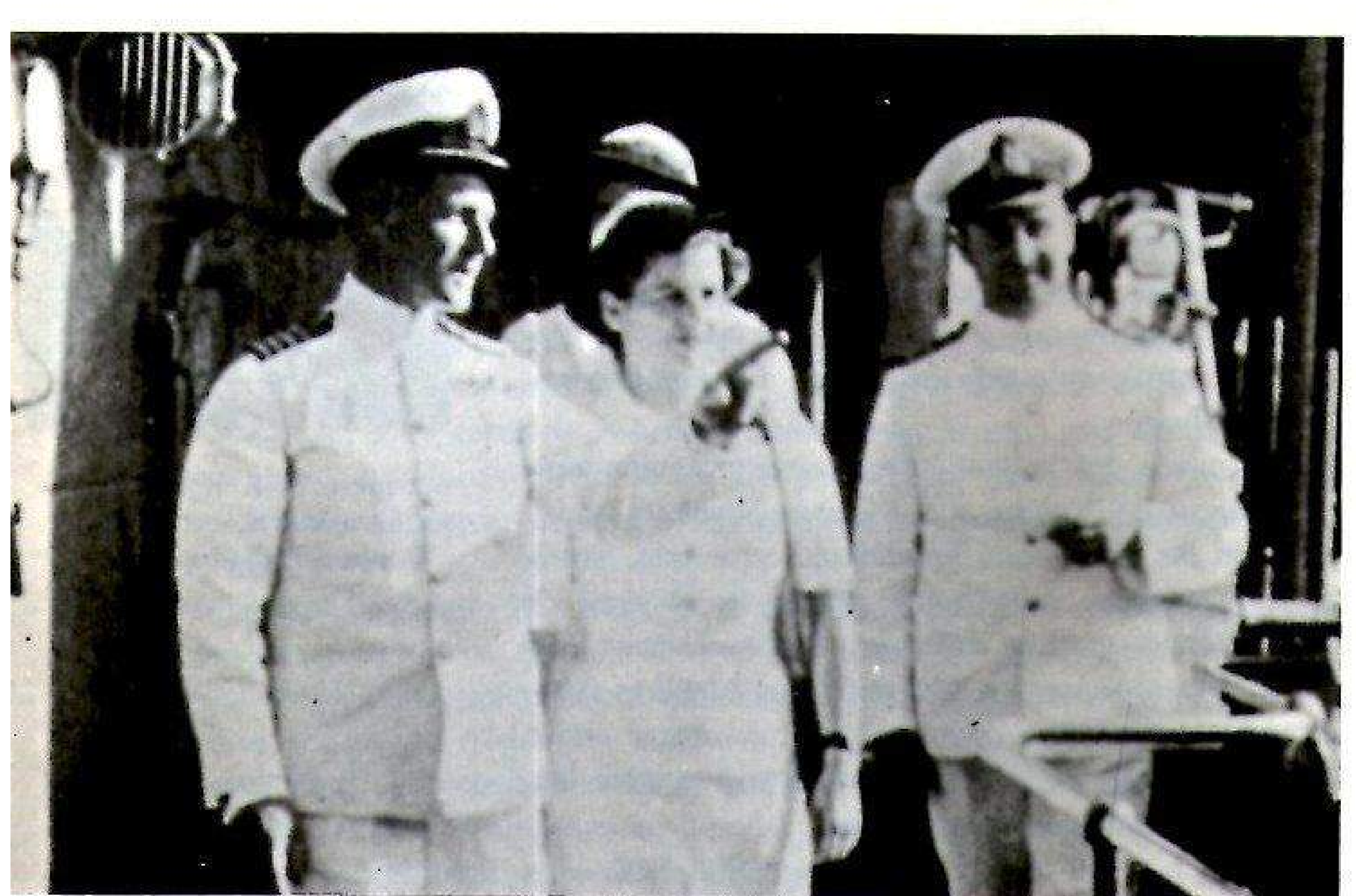


Acorazado de la clase «Queen Elizabeth»





Alejandría, 19 de diciembre de 1941. El «Queen Elizabeth» reposa sobre el fondo



Finales de diciembre de 1941. Invitados a bordo del «Queen Elizabeth»

deración, y tuvo que permanecer una semana en reparación en los astilleros. Afortunadamente, no estallaron las granadas incendiarias, pues de otro modo la catástrofe habría adquirido proporciones gigantescas.

Las fotografías tomadas al día siguiente por aviones de reconocimiento italianos, probaron que el *Valiant* yacía escorado en medio de una inmensa mancha de aceite. El cuarto de máquinas del *Queen Elizabeth* estaba inundado; dos submarinos fondeados junto al acorazado le suministraban corriente y lo mantenían en equilibrio.

El *Queen Elizabeth* cumplió funciones de índole representativa durante su forzada inactividad en la base de Alejandría. Se celebraron a bordo diversas recepciones; la nave fue punto obligado de visita para las tropas acantonadas en la zona de Alejandría y, sobre todo, se festejaron en él con veladas musicales y con bailes, las solemnidades de Navidad y de Año Nuevo. El Servicio Secreto británico descubrió que los italianos sólo creían haber provocado daños en el acorazado *Valiant*.

El almirante sir Andrew B. Cunningham, quien, por cierto, no prohibió a los

Il bollettino N. 585

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica il Bollettino n. 585:

Nella notte sul 18 dicembre mezzi d'assalto della R. Marina penetrati nel porto di Alessandria attaccarono due navi da battaglia inglesi ivi ormeggiate. Ora soltanto si è avuta la conferma che una nave da battaglia della classe «Valiant» rimase gravemente danneggiata e fu immessa in bacino, dove trovasi tuttora.

En el boletín núm. 585, del 8 de enero de 1942, del Cuartel General de la Marina de guerra italiana se informa sobre el ataque perpetrado contra el puerto de Alejandría, en el que resultó gravemente dañado un acorazado de la clase «Valiant».

reporteros el uso de las cámaras, tomó eficaces medidas para que los numerosos visitantes no sospecharan que, bajo la superficie, se trabajaba febrilmente día y noche en el casco del *Queen Elizabeth*, a fin de obturar, al menos de forma provisional, el boquete de 12 m. de diámetro.
Los daños sufridos por el *Valiant* – en realidad no mayores que los ocasionados al *Queen Elizabeth* – resultaron más difíciles de ocultar, puesto que la nave tuvo que permanecer varios meses en reparación.
Mientras tanto, el submarino italiano que frente a Rosetta, junto a la desembocadura del Nilo, debía recoger a los miembros del comando, esperó en vano. Marceglia y Schergat fueron detenidos cerca de aquella ciudad, cuatro días después del ataque. Los billetes ingleses que poseían no eran válidos en Egipto, y les acarrearon dificultades. Tras el rotundo golpe sufrido, la flota inglesa del Mediterráneo dejó de existir por mucho tiempo; sólo le quedaba en servicio la escuadra de cruceros del almirante Philipp Vian y unos cuantos destructores.
En marzo de 1942, es decir, cuatro meses después, Churchill informó al Parlamento, en sesión privada, de lo ocurrido a ambas naves.
Una vez concluido el armisticio con Italia en 1943, De la Penne fue puesto en libertad por los ingleses.
Se incorporó a un pequeño grupo de combate italiano, que ahora servía con los aliados, y participó en una operación conjunta anglo-italiana sobre La Spezia, encaminada a impedir que los alemanes, en su retirada, destruyeran la citada base naval. La intervención de De la Penne y de sus hombres evitó el bloqueo de la entrada del puerto.
A principios de 1945, Luigi de la Penne iba a ser distinguido con la Medalla de Oro, suprema condecoración de la Marina de guerra italiana, que le impondría el príncipe Umberto. De pronto apareció en la ceremonia un alto oficial de la Marina inglesa, el vicealmirante Charles Morgan, comandante que fue del *Valiant*. Morgan se dirigió al príncipe y le pidió:
– ¿Puedo rogar que se me conceda el honor de prender la Medalla de Oro en el pecho de este bravo *gentleman*?



Comandante Luigi Durand de la Penne. Tarento, 1945



Vicealmirante sir Charles Morgan

Trabajos de reparación en el casco del «Queen Elizabeth»

Golpe de mano contra una estación de radar

Después del bombardeo alemán de Rotterdam, en mayo de 1940, los ingleses comenzaron a lanzar sobre Alemania grandes formaciones de bombarderos. Las pérdidas de aviones – sobre todo de bombarderos pesados – eran muy elevadas.
El Mando británico se esforzó por averiguar la causa. Como quiera que los derribos se producían casi siempre sobre territorio enemigo, las indagaciones se mostraron poco eficaces.

Una de las torres de radar en la costa meridional británica

Gran Bretaña, 1936. En un lugar de la costa meridional de las Islas Británicas se procede a la instalación de una serie de torres de acero.
El motivo de tal actividad se basa en el descubrimiento efectuado por el físico Robert Watson-Watt, de que se puede localizar la posición de los aviones en vuelo por medio de las ondas de radiofrecuencia. El Gobierno inglés, en vista de la progresiva acometividad de la Alemania hitleriana, decide que el invento resultará de gran utilidad.
En un período de dos años se instalan dieciocho torres metálicas que abarcan toda la costa sudoriental británica, de modo que ningún avión puede irrumpir en dicha zona sin ser localizado. El promotor de estos trabajos, Watson-Watt, es declarado más tarde salvador de la patria, ya que sus torres de radar se mostraron como un factor decisivo en la batalla de Inglaterra.
En el verano de 1937, el Servicio Secreto británico tuvo noticia de que los ale-



Sir Robert Watson-Watt

Esqueleto de un bombardero «Wellington» abatido





El acorazado alemán «Admiral Graf Spee», en 1938. Flecha: Una lona cubre el radar

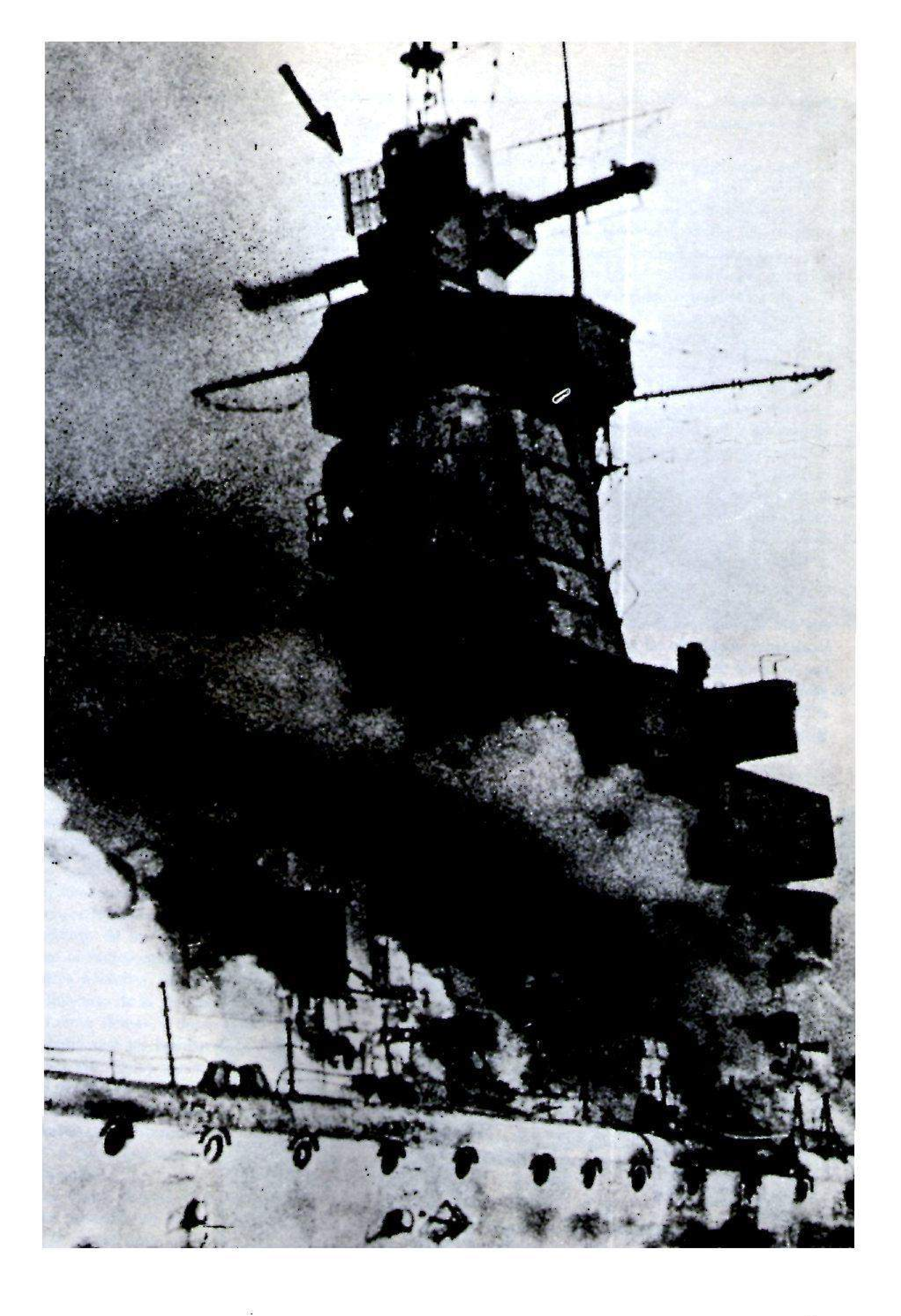
manes habían instalado una serie de postes al oeste de Tilsil, junto a la localidad de Neukirchen, cuya finalidad se desconocía. Puesto que Londres pensaba en instalaciones de radar, Watson-Watt se trasladó a aquella lejana región, con nombre supuesto y en calidad de turista. Al no confirmarse sus suposiciones de un radar alemán en embrión, regresó a Inglaterra más que satisfecho.

Lo que no podía saber el famoso hombre de ciencia británico era que, por entonces, los alemanes no efectuaban sus experimentos de radiolocalización en la zona por él visitada, sino que lo hacían en Pelzerhaken, junto a la bahía de Lübeck, a cargo de la Marina de guerra alemana.

Las investigaciones alemanas sobre el radar se iniciaron en 1934. Mientras Inglaterra procedía a la construcción de las torres metálicas, la firma alemana Telefunken desarrolló un radiolocalizador que, con la denominación de «Würzburg», fue presentado a altos jefes de la Luftwaffe en julio de 1939. El instrumento señalaba, además de la distancia y del rumbo, la altitud a que volaba la máquina detectada. Goering encargó inmediatamente 5.000 de estos aparatos.

Con el fin de averiguar si los ingleses disponían de instrumentos radiolocalizadores, y si las torres instaladas en la zona de Dover se relacionaban con ellos, un grupo de científicos alemanes se puso en movimiento el 3 de agosto de 1939, es decir, un mes antes de estallar el conflicto. Alojados en la barquilla de un dirigible, repleto de instrumentos de medición, los alemanes se pasearon durante todo el día a la altura de la costa británica. Al no detectar sus aparatos ningún género de señales, regresaron convencidos de que los ingleses desconocían la técnica de las ondas reflejadas. Como en su día Watson-Watt, los alemanes resul-

Montevideo, 17 de diciembre de 1939. El «Admiral Graf Spee», poco antes de hundirse. El radar (señalado por la flecha) es bien visible, y probó a los ingleses que sus enemigos también disponían de tal aparato



taron engañados, puesto que, a la vista del dirigible, los ingleses desconectaron sus instalaciones de radar.

Noruega, octubre de 1939. El agregado naval de la Embajada británica en Oslo recibió una carta anónima en la que se le comunicaban los últimos avances técnicos realizados por los alemanes. El informe, llegado a Oslo el 4 de noviembre, contenía una relación detallada, con esquemas adjuntos, de los trabajos de investigación en que se ocupaban los científicos alemanes. Se desconoce todavía la identidad del anónimo informador.

Tras un escrupuloso análisis del informe, los funcionarios del Servicio Secreto inglés concluyeron que el documento, habida cuenta la amplitud de los datos, no podía haber sido redactado por una sola persona. Junto a textos y croquis precisos de todas las armas secretas utilizadas por los alemanes en el curso de las hostilidades (entre ellas los proyectiles teledirigidos tipos «V-1» y «V-2»), había informes detallados de dos sistemas de radar alemanes denominados «Freya» y «Würzburg». En principio se creyó que el documento no era sino una vulgar maniobra diversiva, y quedó arrinconado durante varios años en los archivos secretos ingleses.

En diciembre de 1939 el acorazado *Graf Spee* fue hundido frente a la desembocadura del río de la Plata, cerca de Montevideo. Seriamente averiado a consecuencia de su encuentro con unidades navales británicas, la nave alemana fue hundida por su propia dotación. Sin embargo, sólo se sumergió unos cuantos metros, y el Servicio Secreto inglés centró su atención en las misteriosas instalaciones de la torreta principal. Enviadas sin demora a Londres para ser estudiadas por los expertos en radar, se descubrió que se trataba de un aparato radiolocalizador, empleado tal vez para dirigir el tiro de las baterías.

Los técnicos de Londres comprobaron con sorpresa que el *Graf Spee* montaba ya dicho aparato en 1938, como se reveló en unas fotografías aéreas, sólo que entonces quedaba oculto por una lona. Al iniciarse el conflicto, la Marina británica no disponía de un equivalente a este radiolocalizador alemán, ni en los



Pilotos ingleses interrogados por un oficial del Servicio Secreto al regreso de una misión

dos años siguientes logró contar con semejante instrumento. El informe se guardó en los archivos del Servicio Secreto.
Por otro lado, el Intelligence Service se esforzó por descubrir los secretos de la técnica alemana para la detección de aviones, a fin de organizar las oportunas contramedidas.
Oficiales con formación científica intervinieron en la tarea de descubrir todo cuanto se relacionara con los instrumentos alemanes de localización; se analizó con todo rigor el comportamiento de los pilotos alemanes durante las incursiones aéreas propias, y se procedió a interrogar minuciosamente a los aviadores británicos al regreso de sus misiones. Las fotografías de las intalaciones de radar alemana, tomadas por los aviones de reconocimiento, y los informes recibidos de la resistencia francesa y de la belga, además de los datos obtenidos mediante el interrogatorio de los pilotos alemanes capturados, permitieron adquirir la certeza de que el radiolocalizador tipo «Würzburg» se utilizaba con éxito en la defensa antiaérea nocturna. El profesor V. Jones, expertos en radar y asesores científicos del Ministerio de la Guerra, recibieron la orden de averiguar todo lo posible acerca del radar alemán, y desarrollar a toda prisa las contramedidas adecuadas.
Se decidió que los bombarderos de la Royal Air Force soltaran palomas mensajeras en sus vuelos sobre Bélgica, Holanda y el norte de Africa. De las patas de las palomas colgaban unos letreros pequeños en los que se rogaba a la persona que encontrara a la paloma, que informara brevemente si en los alrededores se alzaban construcciones redondas, planas o giratorias. Si era así, se rogaba describir en pocas palabras las citadas construcciones, soltando de nuevo a la paloma con la noticia.
Gracias a este sistema, el profesor Jones comprobó la existencia de multitud de nuevas instalaciones de radar en los territorios ocupados por los alemanes. No cabía la menor duda de que, desde el cabo Norte al golfo de Vizcaya, se extendía una cadena de instalaciones radiolocalizadoras.

Fotografía aérea inglesa de la estación «Würzburg», en Bruneval, cerca de Fécamp



El profesor Reginald V. Jones, asesor científico de Churchill

A finales de noviembre de 1941, una foto tomada a considerable altura reveló la presencia de una estación «Freya» en las cercanías de Bruneval, en la región de Le Havre, la cual ofrecía algunas particularidades con respecto a las fotografías de que se disponía hasta entonces. Desde el aparato, instalado en las proximidades de un edificio solitario, partía una vereda que conducía a un punto del acantilado.

El profesor Jones encargó a Tony Hill, entonces uno de los más famosos ases de la RAF, que fotografiase la instalación a la mínima altura posible, sobre todo el diminuto punto situado junto al litoral rocoso.

Las fotos mostraron un nuevo aparato que, desde el aire, parecía un radiador parabólico. Al parecer, se trataba del mismo instrumento descrito en el informe que en 1939 enviaron desde Oslo, y que nombraban con frecuencia los pilotos alemanes interrogados.

La localidad de Bruneval se halla enclavada en los riscos de la costa del Canal, a 20 km al nordeste de Le Havre. Los alemanes habían instalado allí una de sus numerosas estaciones de radar. Día y noche vigilaban el lugar nutridos grupos de soldados. En torno al aparato «Würzburg», instalado en la zona, se habían establecido las más rigurosas medidas de seguridad.

Este aparato ha sido tal vez el primero en su género que reunía las funciones de emisión, recepción, localización y servicio, montado sobre una cureña. Su espejo paraboloide funcionaba como antena emisora-receptora, y el dipolo rotatorio de que iba provisto indicaba con exactitud la altura y el rumbo del aparato enemigo. El dipolo, emisor de las ondas, estaba situado en el foco del espejo-antena, y giraba sobre su eje a unas veinticinco rotaciones por segundo. Tres hombres servían el aparato, cuyos datos –distancia, altura y ángulo lateral del avión– transmitían directamente al mando de la escuadrilla y de las baterías antiaéreas.



Tony Hill, piloto de la RAF que fotografió la estación «Würzburg», en Bruneval

Un centinela alemán en la costa de Bruneval. El letrero: «Prohibido el paso. No se permite fotografiar en Fécamp y en la costa. Las infracciones se castigarán con la requisa del aparato y una sanción. El comandante del puerto».

Dipolo rotatorio

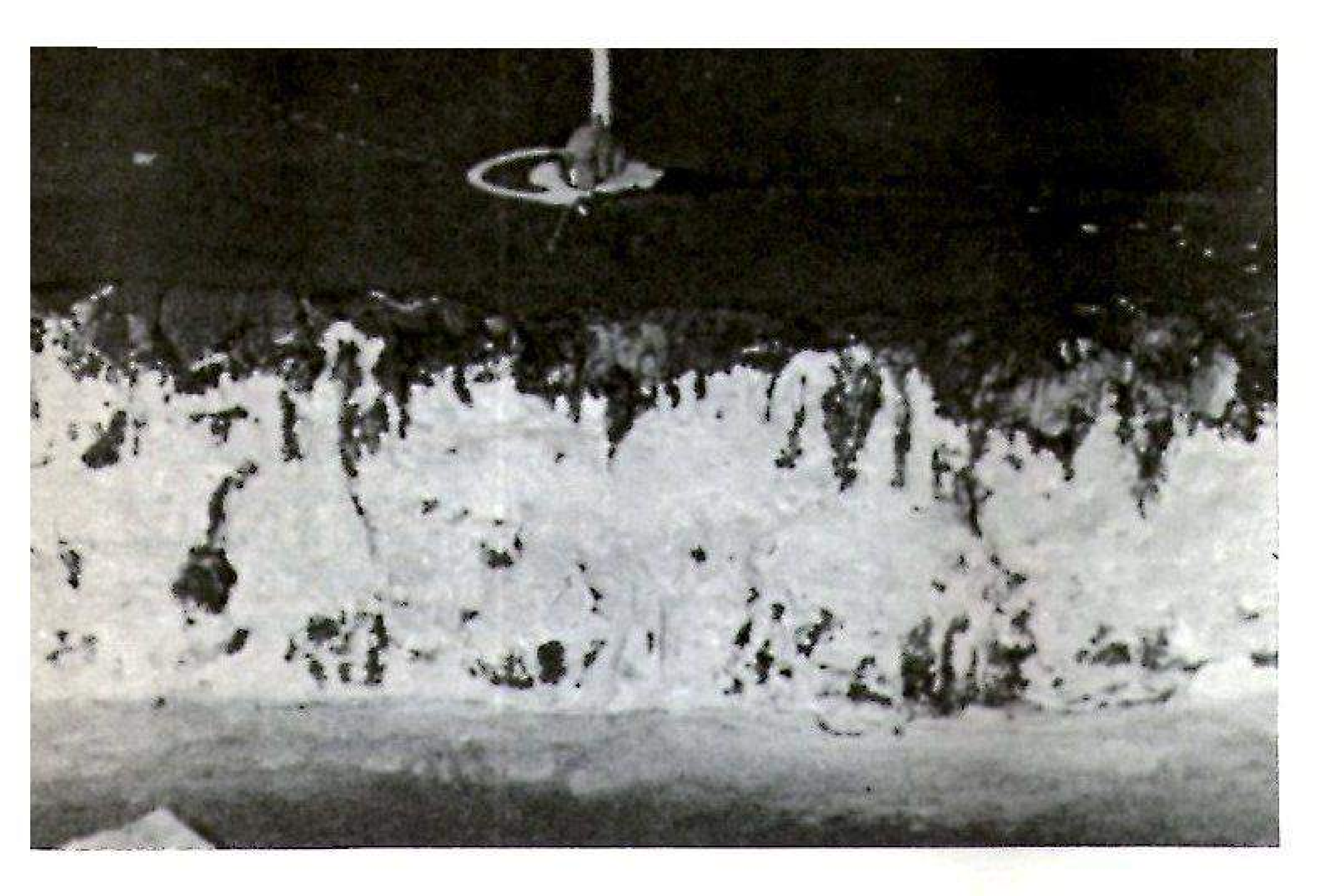
El aparato «Würzburg», de Bruneval

El alcance del «Würzburg» se reducía a 40 km. Junto al aparato llamado «Freya», no tan preciso, utilizado como prelocalizador, por así decirlo, de una formación de aparatos en vuelo, el «Würzburg» fue el instrumento habitual de localización de que se sirvieron los alemanes durante la guerra. Este último aparato no debía ser capturado por el enemigo bajo ningún concepto; en caso de peligro, la dotación tenía que destruirlo, haciendo estallar la carga de que iba provisto.
Tras minuciosa observación de los alrededores de Bruneval, los ingleses vislumbraron la posibilidad de ejecutar un golpe de mano contra la estación de radar. Hoy resulta en extremo complicado determinar de quién partió la idea de apoderarse del «radiador» de Bruneval. Sea como fuese, lo importante es que la decisión se tomó sin pérdida de tiempo.
Se impartió a la resistencia francesa la orden de lograr cuantos datos concerniesen a las medidas de seguridad adoptadas por los alemanes en defensa de su instalación de radar, como, por ejemplo, nidos de ametralladoras, casamatas, etc. El coronel André Neufinck partió en dirección a Bruneval.



Coronel André Neufinck, Bruneval, 1967

«A principios de febrero de 1942, el comandante Roger Dumont, mi superior de entonces, me ordenó que centralizara mis pesquisas en torno a las instalaciones de radar alemanas del sector de Bruneval. Una vez reunida toda la información posible, él mismo llegó desde Inglaterra y nos encontramos en Le Havre con un amigo que tenía coche. A la mañana siguiente, sábado, nos ataviamos lo mejor posible y salimos hacia Bruneval, donde estacionamos el automóvil para seguir caminando junto al litoral. Apenas nos alejamos un par de kilómetros de la



Maqueta de una estación de radar y sus alrededores

aldea, distinguimos una villa rodeada de alambradas. En un terraplén cercano se levantaba un objeto redondo pintado de gris, semejante a una enorme bandeja.

»Seguimos adelante y de pronto nos salió al encuentro un soldado alemán.

» – ¿Qué buscan por aquí? – preguntó.

» – Mi amigo acaba de llegar de París – repuse en mi mejor alemán – , y figúrese que nunca ha visto el mar. Por eso quiero mostrárselo.

»El hombre vaciló durante unos instantes.

» – Está bien. Síganme.

»Anduvimos tras él por una vereda muy empinada, que bajaba hasta la playa.

»A ambos lados del sendero, a unos 200 m de distancia, observamos nidos de ametralladoras camuflados. Permanecimos varios minutos en la playa, charlamos con el soldado, fumamos unos cigarrillos y poco después emprendimos el camino de vuelta.»



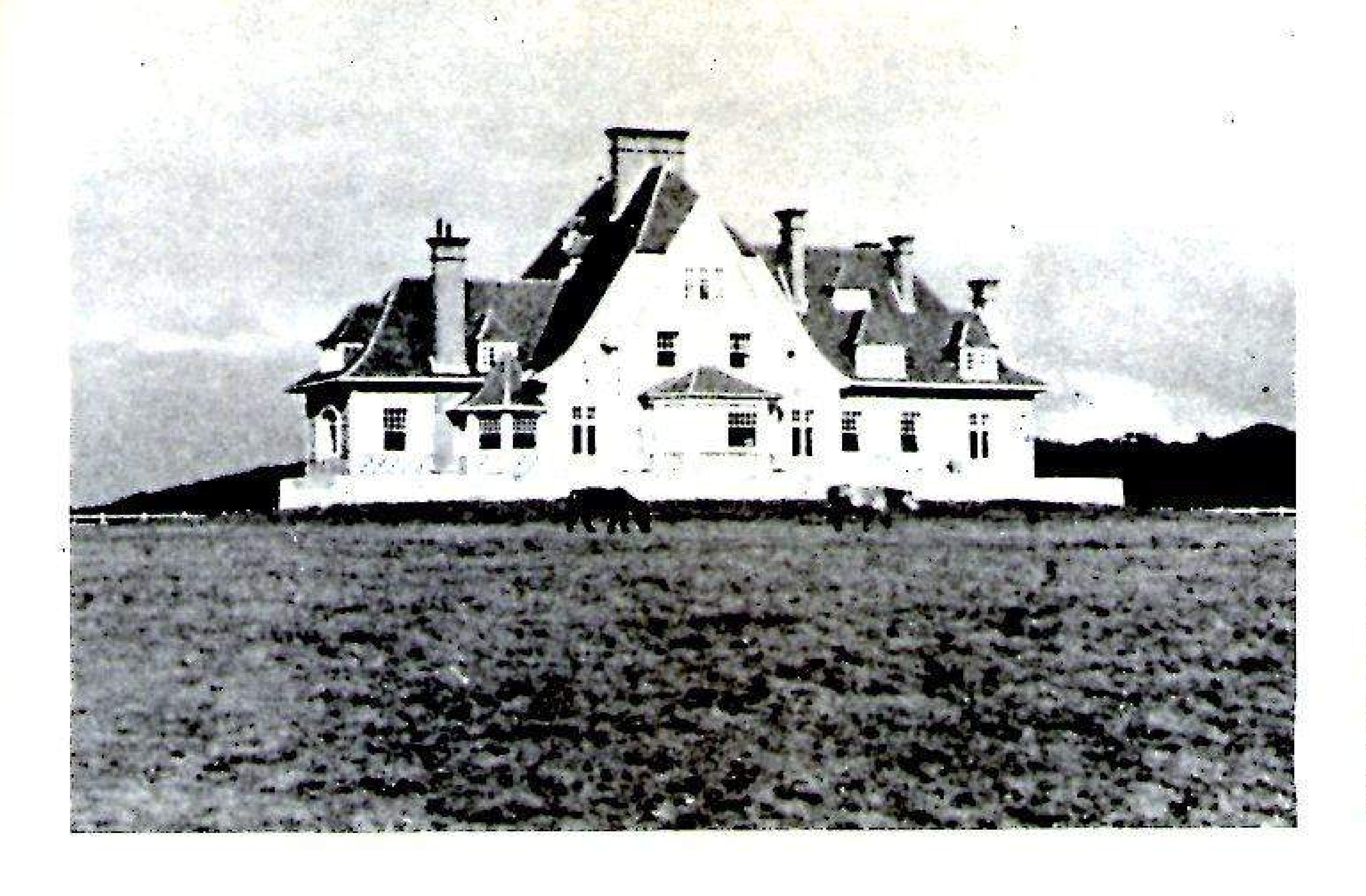
Comandante J. D. Frost

Casi al mismo tiempo, el comandante J. D. Frost recibía la orden de prepararse para ejecutar el golpe de mano a Bruneval, que sería el primero llevado a cabo por fuerzas paracaidistas británicas.

«A principios de enero de 1942 se me comunicó que eligiese una compañía, a fin de someterla a un entrenamiento especial. Contaba yo entonces veinticuatro años, y era comandante de un regimiento de paracaidistas. La elección recayó en una de mis compañías, y pronto se me dieron a conocer todos los pormenores.

»El mando decidió que fueran llevados a Inglaterra los elementos de una instalación alemana de radar. Se habían tomado numerosas fotografías de su emplazamiento, y recibí los datos necesarios para organizar el golpe. El aparato de radar estaba montado en una depresión del terreno, no lejos de la escarpada costa, y próximo a una casa aislada en la que habría una veintena de hombres armados, y en la que, seguramente, se alojaba el personal técnico de la estación. A unos 500 m del edificio, en la granja La Presbytère, había más soldados alemanes.

»El lugar resulta poco menos que inaccesible por vía marítima, pero ofrecía posibilidades de llegar por tierra sin ser vistos. El plan consistía en acercarse a la instalación con varios expertos, fotografiarla, desmontarla y abrirse camino hasta



Bruneval. La villa solitaria, en cuyas cercanías se hallaba instalado el aparato «Würzburg» (fotografía tomada en 1936). La villa fue destruida por los alemanes en 1943. Los sótanos fueron transformados en un bunker

la playa, donde nos aguardarían varias unidades de la Navy. Nuestro grupo de combate estaría formado por 119 hombres de todos los rangos. Los distribuiría en tres secciones de distinta potencia:

»La primera sección, de 50 hombres, se dividiría en dos partes: una de ellas, incluidos los especialistas de radar, se encargaría de capturar el aparato, mientras yo, al frente de la otra sección, atacaría la casa solitaria.

»La segunda sección, compuesta de 40 hombres –se le asignó el nombre de clave de «Nelson»–, se lanzaría a tierra algo más tarde que la anterior. Su misión consistiría en proteger nuestra retirada hasta la playa y cubrir el embarque.

»La tercera, con 30 hombres, saltaría a tierra la última. Se le confiaría la tarea de frenar el lógico contraataque alemán o formar una reserva.

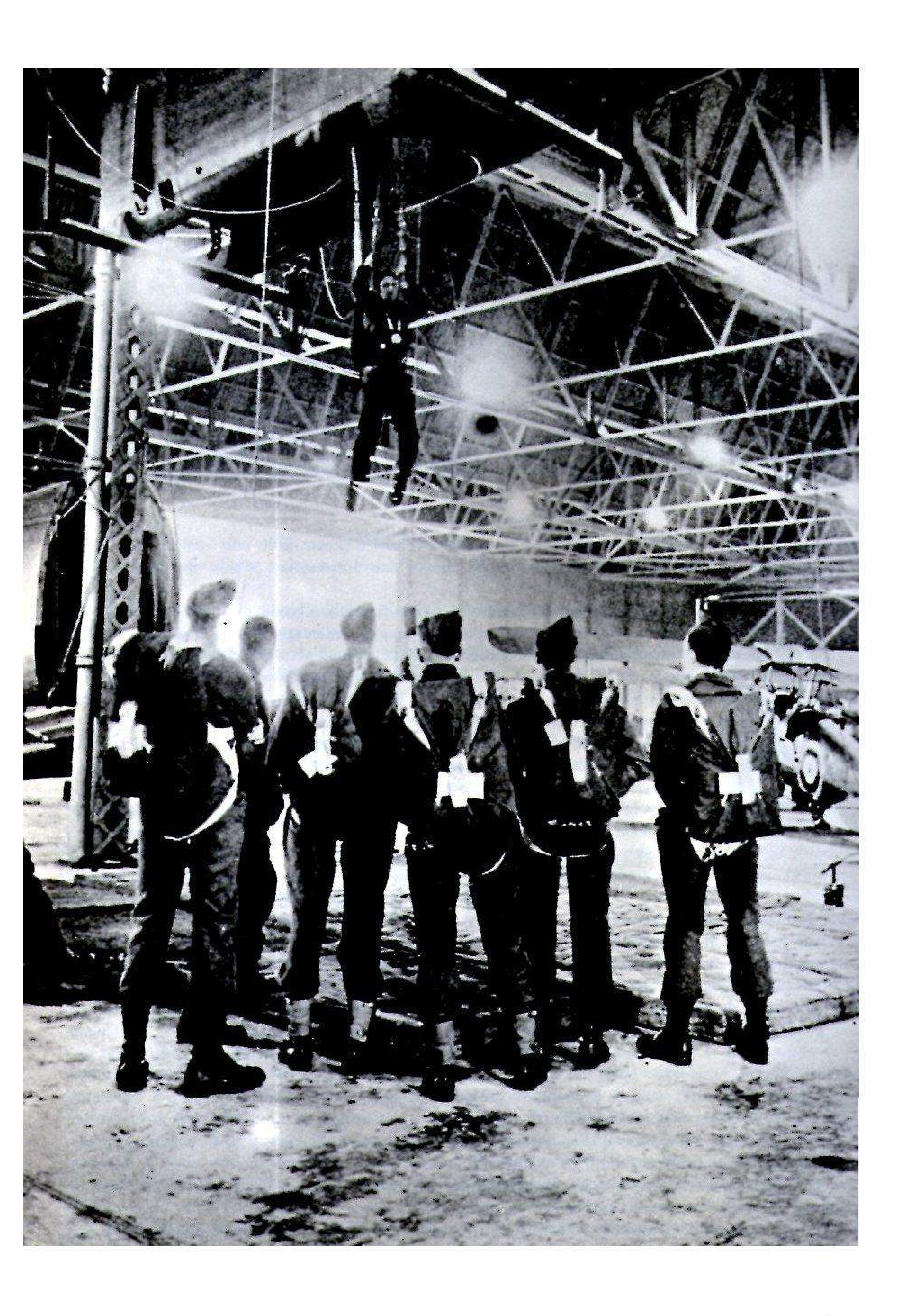
»La más tenaz maniobra ofensiva del adversario la esperábamos de la granja La Presbytère. Otra seria amenaza la constituían los nidos de ametralladoras y las numerosas casamatas que dominaban nuestra playa de embarque. La llanura en torno a la casa ofrecía un magnífico puesto de observación y un no menos favorable campo de operaciones. Además, estaba sembrada de minas y rodeada de alambradas.

»Conocíamos exactamente las fuerzas defensivas, su armamento, sus refugios y la moral de los soldados, e incluso el nombre de algunos.

»A fin de asegurar la mayor sorpresa posible, decidimos saltar desde 70 m de altura, la mínima aconsejable; por otra parte, los hombres de mi grupo deberían ocupar su sitio antes de iniciarse el ataque propiamente dicho. Yo daría la señal con unas pitadas, antes de irrumpir en la casa solitaria. Lo más importante era cumplir al minuto con el horario previsto. Nuestro pequeño grupo de combate debía actuar con gran rapidez, antes de que el enemigo reuniera en poco tiempo una fuerza considerable. Aquí radicaba el verdadero peligro de la operación.

»Este golpe de mano debía permitir el trabajo de los expertos en radar; por eso, el plan general dependía del tiempo que necesitaran para efectuar su tarea. Se calculó que precisaban unos 30 minutos; los técnicos se entrenaron a conciencia con material británico, pero no se olvide que habrían de enfrentarse con aparatos que no les resultarían familiares. Tenían la orden de desmontar lo que pudieran, fotografiar el resto y destruirlo.

»El profesor Jones nos pidió que hiciéramos prisioneros, que, además, debían ser radiotelegrafistas.



»Aun cuando todos estábamos al corriente de muchos de los detalles de la operación, la tropa no sabía nada sobre la verdadera tarea y el nombre del lugar donde llevaríamos a cabo la operación. Esa información final solamente se dice en vuelo, poco antes del salto. Si el enemigo hubiese conocido nuestro plan, ninguno de nosotros hubiera tenido la más remota posibilidad de regresar al punto de partida.

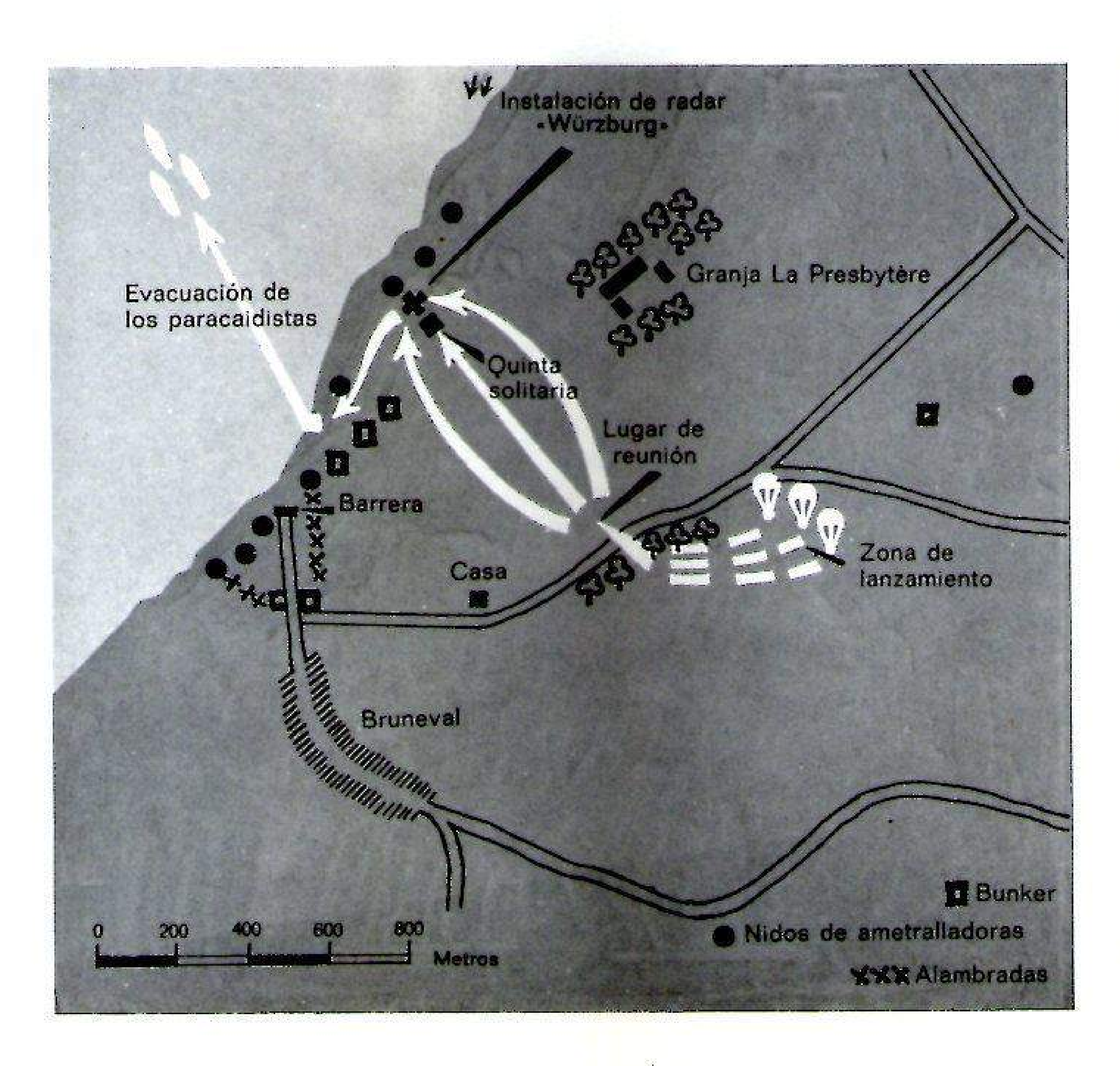
»La operación se realizaría con luna llena y marea alta; lo primero para nosotros, y lo segundo para la Navy. Así, pues, sólo disponíamos de cuatro noches de la semana posterior al 24 de febrero de 1942.»

Las fotografías tomadas por el piloto Tony Hill a finales de 1941 desempeñaron un gran papel en la organización del golpe de mano a Bruneval. Junto a los dibujos enviados por los agentes en Francia, sirvieron para que los modelistas realizaran una copia exacta de la zona de operaciones, en la que se ejercitaría el primer grupo de asalto a las órdenes del comandante Frost.

Con objeto de que los hombres tuvieran el mejor conocimiento posible del terreno, el Servicio Secreto hizo llegar de Francia una película y numerosas fotografías de la región, tomadas por el profesor J. Gosset, conocido médico parisiense, dueño de la casa y de la granja La Presbytère, tomadas mucho antes de la guerra. Fueron las últimas, ya que, varios meses después del ataque, los alemanes lo destruyeron todo. Los sótanos del edificio fueron transformados en casamata.

Un buen día compareció el ingeniero C. W. H. Cox, notable especialista en radar, con la orden de participar en la operación. Cox fue enviado al campamento para recibir lecciones de paracaidismo. La segunda fase de su entrenamiento consistió en el montaje y desmontaje de un aparato de radar, con indicación de que procurase hacerlo en el menor tiempo posible. Pero Cox no sospe-





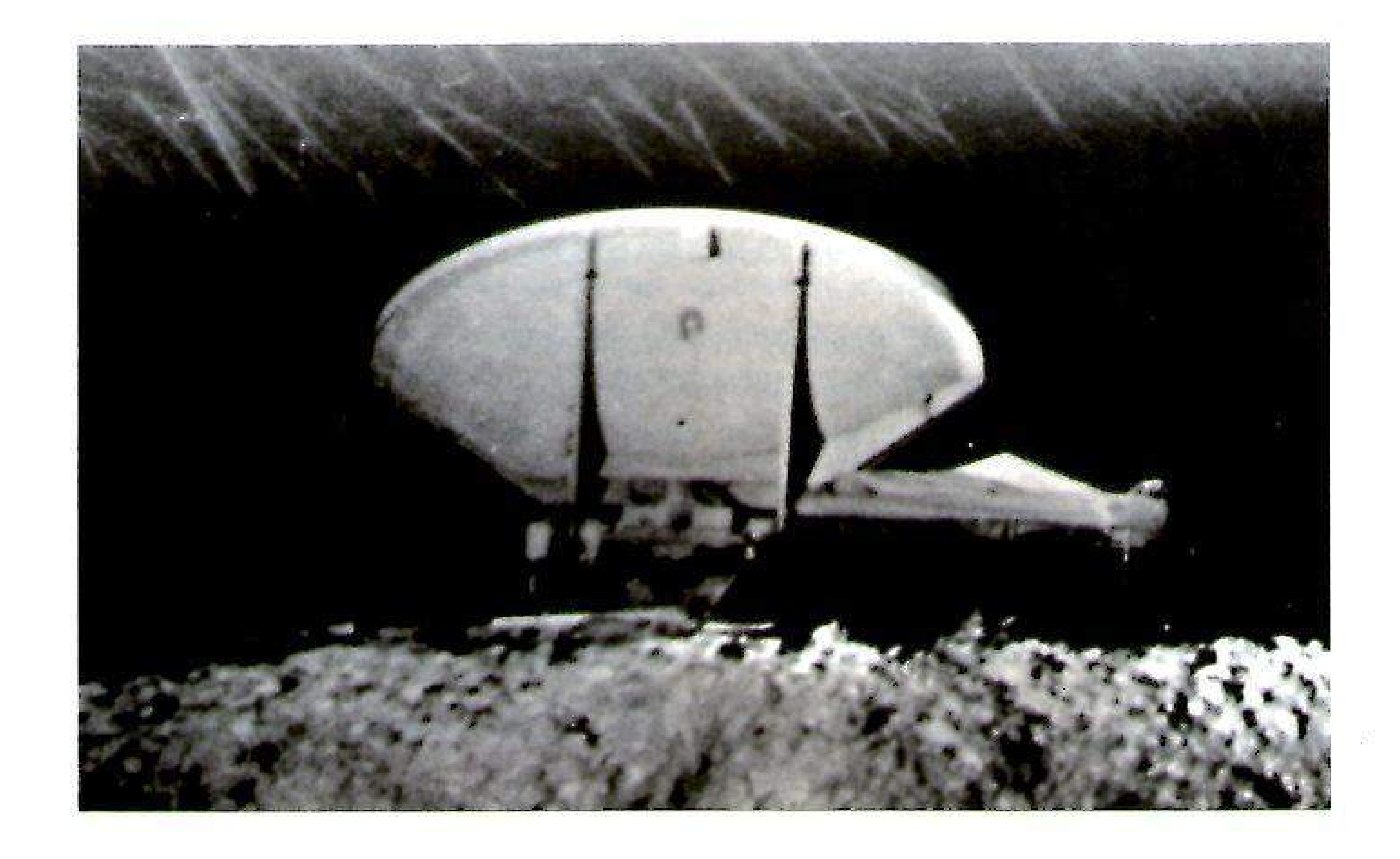


Sargento de vuelo C. W. H. Cox

Fotografía de la página 88: La unidad del comandante Frost, durante los entrenamientos

chaba que habría de realizar lo mismo en el continente, ni que los hombres con quienes compartía la instrucción tenían la misión de protegerlo en su labor.
Para simular la verdadera finalidad de tan intenso entrenamiento, se comunicó oficialmente que se preparaban unas maniobras ante el Gabinete de Guerra y, en el caso de que a éste le agradase la exhibición, se realizaría una operación auténtica sobre la costa francesa. Sólo mucho tiempo después del golpe de mano supieron los participantes que lo de las maniobras ante el Gabinete de Guerra no había sido más que un ardid.
Terminado el entrenamiento, los soldados recibieron el codiciado emblema de paracaidista. Siguiendo con el pretexto de aprestarse para unas maniobras, y a fin de ocultar la verdadera meta de la operación, fueron trasladados a la costa escocesa, donde a principios de febrero comenzaron los ejercicios con las lanchas de desembarco. Los hombres se desmoralizaron un tanto al saber que las prácticas consistían en abordar las lanchas en la oscuridad. Sólo unos pocos estaban convencidos de que alcanzarían el punto de embarque una vez terminada la misión en la costa francesa. En la noche del 27 de febrero de 1942 despegaron de Thruxton doce bombareros «Whitney», cada uno con diez soldados a bordo, ya con los paracaídas sujetos a la espalda y el rostro embadurnado con grasa. Se alcanzó la costa francesa después de hora y media de vuelo. El comandante Frost fue el primero en lanzarse al vacío. Mientras descendía comprobó que todo se ajustaba al lugar en que habían efectuado los entrenamientos. Todo estaba en calma; de vez en cuando le llegaba el ruido apagado de los contenedores al tocar tierra. El runruneo de los motores de los «Whitney» se fue alejando poco a poco y de nuevo reinó el silencio.
El grupo del comandante Frost aterrizó en el lugar señalado y a la hora prevista. Necesitó diez minutos para recoger el armamento y formar. Ni en la casa, ni en la granja La Presbytère, surgía la menor señal de alarma.
Poco a poco, Frost y sus hombres se acercaron hasta rodear el edificio y el aparato de radar. De conformidad con el plan, Frost se precipitó hacia la puerta de la villa; al encontrarla abierta, casi se olvidó de dar la señal con el silbato. Poco después se oían lamentos, explosiones y disparos de metralleta. Frost corría por la casa, seguido de cuatro hombres, mientras vociferaba: «¡Arriba las manos!». En la planta superior descubrieron a un soldado alemán que, desde una

Fotografía de la página 90, arriba:
Uno de los doce bombarderos «Whitley», que transportó el comando hasta Bruneval



Bruneval, noche del 27 de febrero de 1942: Fotografía con flash del aparato «Würzburg»

Fotografía de la página 90, abajo:
Paracaidistas de la 1.ª Brigada durante unos ejercicios en la costa escocesa (maniobras de embarque).



Uno de los numerosos bunkers alemanes que dominaban la playa de Bruneval (abajo)

ventana, hacía fuego sobre los paracaidistas británicos que rodeaban la instalación de radar.
Los servidores del aparato se defendieron con bravura, tratando en vano de destruirlo, como se les había ordenado. La carga explosiva estaba allí, mas, por razones de seguridad, el fulminante se guardaba en otro lado. Los alemanes no tuvieron ocasión de aplicarlo a la carga.
Frost dejó a dos hombres en la casa, mientras el resto del grupo acudió en ayuda de sus camaradas, junto al aparato de radar. Los sirvientes del «Würzburg» habían muerto, excepto uno que logró huir, pero que en su desesperación rodó por el acantilado, teniendo la fortuna de pararse en un saliente rocoso, del que lo salvaron los ingleses. El hombre les confirmó lo que sabían: en torno a Bruneval no había sino un centenar de soldados alemanes.



Entretanto, el ingeniero Cox se dedicó a sacar fotografías del aparato, emprendiendo acto seguido su desmontaje. A causa de la prisa y de la excitación del momenta, los técnicos británicos cortaron con sierras algunas piezas que habrían podido desenroscar con las manos. Pero no se dieron cuenta hasta que, ya en Inglaterra, efectuaron las oportunas reparaciones para volverlo a montar. Durante el audaz golpe de mano no había tiempo para reparar en menudencias. Cuando ya habían sido retirados los principales elementos, y los especialistas llevaban trabajando diez minutos de los treinta calculados para efectuar su labor, el comandante Frost observó que se acercaban tres camiones. Los alemanes no habían acudido antes porque tuvieron que cambiar las municiones – como se habían perparado para realizar unos ejercicios nocturnos, la mayor parte del grupo sólo llevaba cartuchos de salva – . Mientras los alemanes bombardeaban con fuego de mortero la parte anterior de la villa, Frost retiró a los hombres que permanecían en el edificio y ordenó un círculo defensivo en torno al aparato de radar. Cox y sus ayudantes trabajaban de prisa, bajo una lluvia de proyectiles enemigos. Uno de ellos destrozó una pieza que Cox sostenía en las manos. Poco después, el ingeniero había terminado de desmontar el aparato. El resto de la instalación se hizo saltar en pedazos; el enemigo debía creer que el golpe de mano tuvo por objeto la destrucción del aparato, y no la captura de algunas piezas fundamentales. Estas fueron puestas en un carrito desmontable, y el grupo emprendió el camino de la playa por el helado sendero. Mientras, los alemanes habían reconquistado la villa y se disponían a contraatacar. Desde los refugios del acantilado se hostigaba a los británicos; contra lo que se esperaba, la playa seguía dominada por los alemanes.

De los 40 hombres que formaban el grupo «Nelson», destinados a cubrir el repliegue y mantener libre la playa, la mitad había aterrizado a unos tres kilómetros de distancia de la zona prevista. Pero acudían a toda prisa hacia donde se libraba el combate. Los hombres que faltaban llegaron en el preciso instante en que los ingleses asaltaron la playa y consiguieron arrollar las defensas alemanas.

La playa había pasado a manos británicas; tenían varios prisioneros y los ele-



El comandante J. D. Frost, de vuelta a Inglaterra



Radiotelegrafista alemán capturado

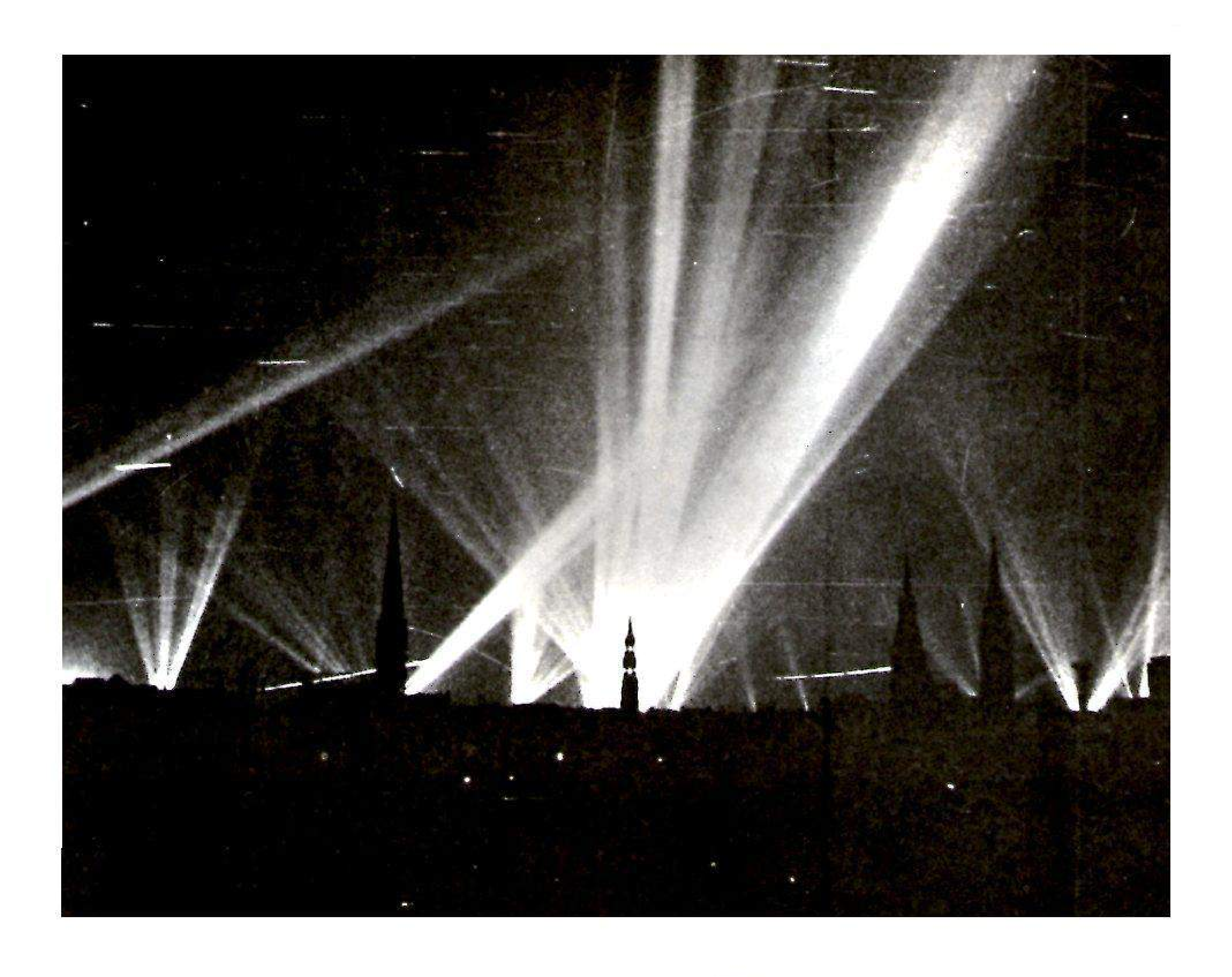
mentos básicos del radar. Sólo les quedaba embarcar, pero las naves brillaban por su ausencia. Flotaba sobre el mar una ligera neblina, y no se captaban las señales de los barcos. Desde las rocas se acentuaba la presión enemiga; sus ametralladoras no dejaban de crepitar. Los ingleses creían haber sido dejados en la estacada, en el más estricto sentido de la frase.

Ante tan comprometida situación, Frost ordenó a sus hombres que tomasen posiciones defensivas, en espera de lo peor, cuando de repente alguien gritó: «¡Naves a la vista, señor!». Los ingleses abordaron las lanchas bajo una granizada de fuego de ametralladora y granadas de mano. Abandonaron un muerto, y a siete paracaidistas que no alcanzaron a tiempo la playa.

Una vez a bordo, el comandante Frost supo el motivo de la demora. Al dar la señal desde la costa, un destructor y dos submarinos alemanes se encontraban a una milla de la pequeña formación naval británica, a la que, por fortuna, no avistaron.



Fabricación de tiras de estaño



Los hombres del comando efectuaron la última parte del viaje a bordo de un destructor, y el comandante Frost entregó el botín conseguido en Bruneval: un radiotelegrafista, otros varios prisioneros y, lo más importante: el dipolo y las piezas básicas de la frecuencia del «Würzburg». Con ellas, el doctor Jones logró saber la longitud de onda a que funcionaba el aparato, y también averiguó que no podía utilizar otra distinta. Una vez perturbada dicha frecuencia, el instrumento resultaba del todo ineficaz.
Tanto los ingleses como los alemanes conocieron casi al mismo tiempo la viabilidad de tales perturbaciones. Unas simples laminillas de estaño hacían reflejar las ondas electromagnéticas en la pantalla del radar. El máximo efecto parásito se conseguía si la longitud de las laminillas era la mitad de la correspondiente a la longitud de onda del aparato.
Ambas partes reconocieron dicha posibilidad y, por temor a que el contrario hiciera uso de ella, guardaron con celo su secreto.
Y cuando, por fin, el dominio del espacio aéreo correspondió a los aliados, efectuaron una incursión sobre Hamburgo en la noche del 24 al 25 de julio de 1943 – una de las fechas más terribles de la contienda –, en el que se anuló a las defensas germanas. Las laminillas de estaño habían cumplido su misión.

En el ataque aéreo inglés a Hamburgo, desarrollado en la noche del 24 de julio de 1943, se emplearon por primera vez las tiras de estaño, con objeto de perturbar la defensa antiaérea alemana

Ultimo viaje del "HMS Campbeltowns"

En las primeras horas de la mañana del 28 de marzo de 1942, domingo, los últimos comandos británicos fueron muertos o hechos prisioneros en el puerto francés de St.-Nazaire.
Para la propaganda alemana resultó una acción victoriosa el hacer abortar un intento de invasión británico. Para los aliados, y a pesar de las bajas, fue un triunfo completo. En un infierno de sangre y fuego, el golpe de mano demostró haber sido en extremo favorable para inclinar a su favor el curso de la guerra en el mar.
El gran dique Normandie, de St.-Nazaire, quedó bloqueado debido a la audaz maniobra de los comandos. Gracias a ella, los alemanes se vieron en la imposibilidad de mandar al Tirpitz, *su barco más temido, en misión de combate en aguas del Atlántico.*

1942. St. Nazaire era, junto a Brest, una de las bases alemanas más poderosamente defendidas en la costa occidental europea. Los germanos habían instalado en ella su más importante base de submarinos. De ahí partían estas naves para efectuar sus peligrosos ataques a los convoyes británicos. Había varios refugios

Se trabaja febrilmente en la ampliación de las bases para submarinos

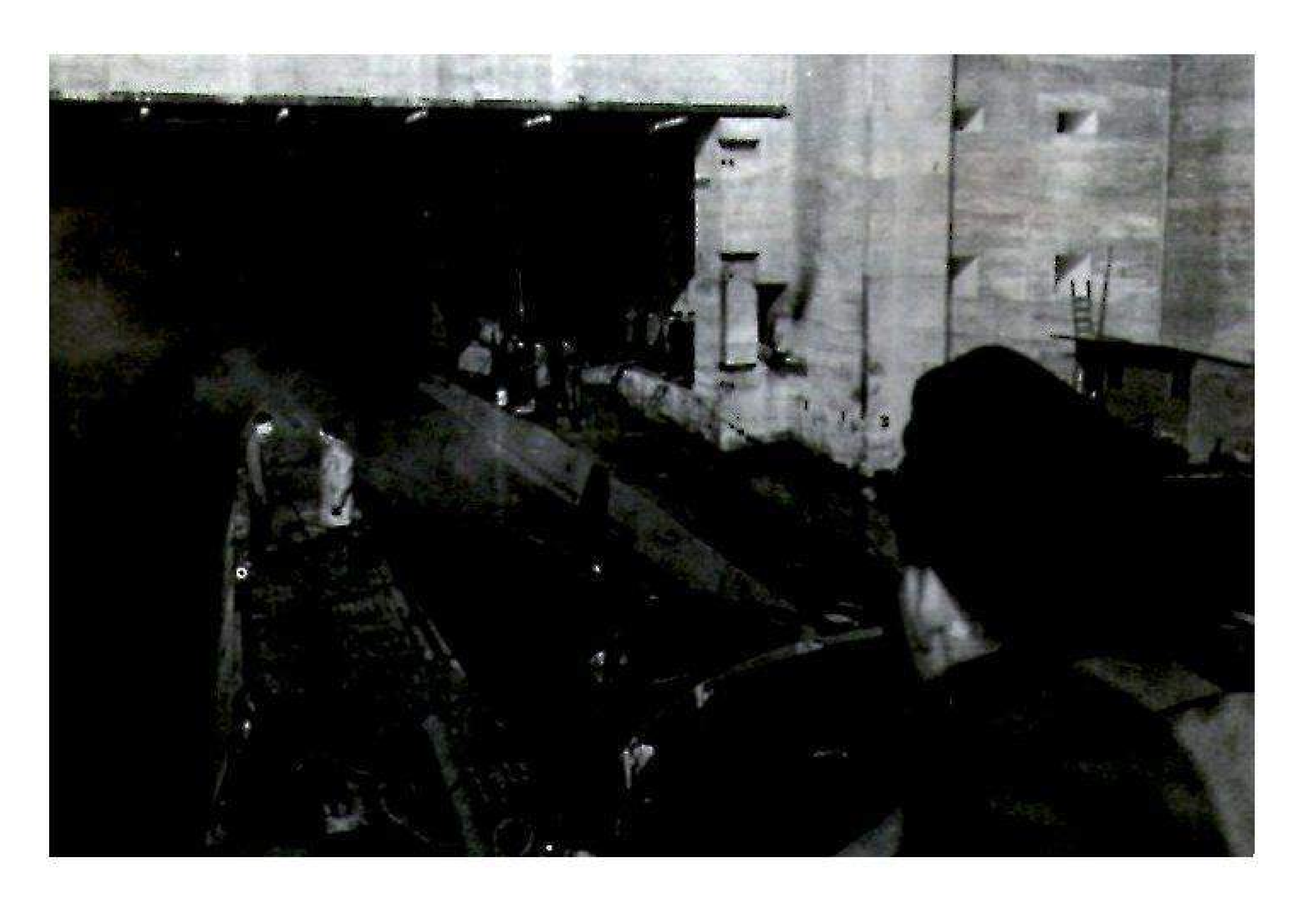
Los bunkers para submarinos, de hormigón armado, destinados a preservarlos de los ataques aéreos



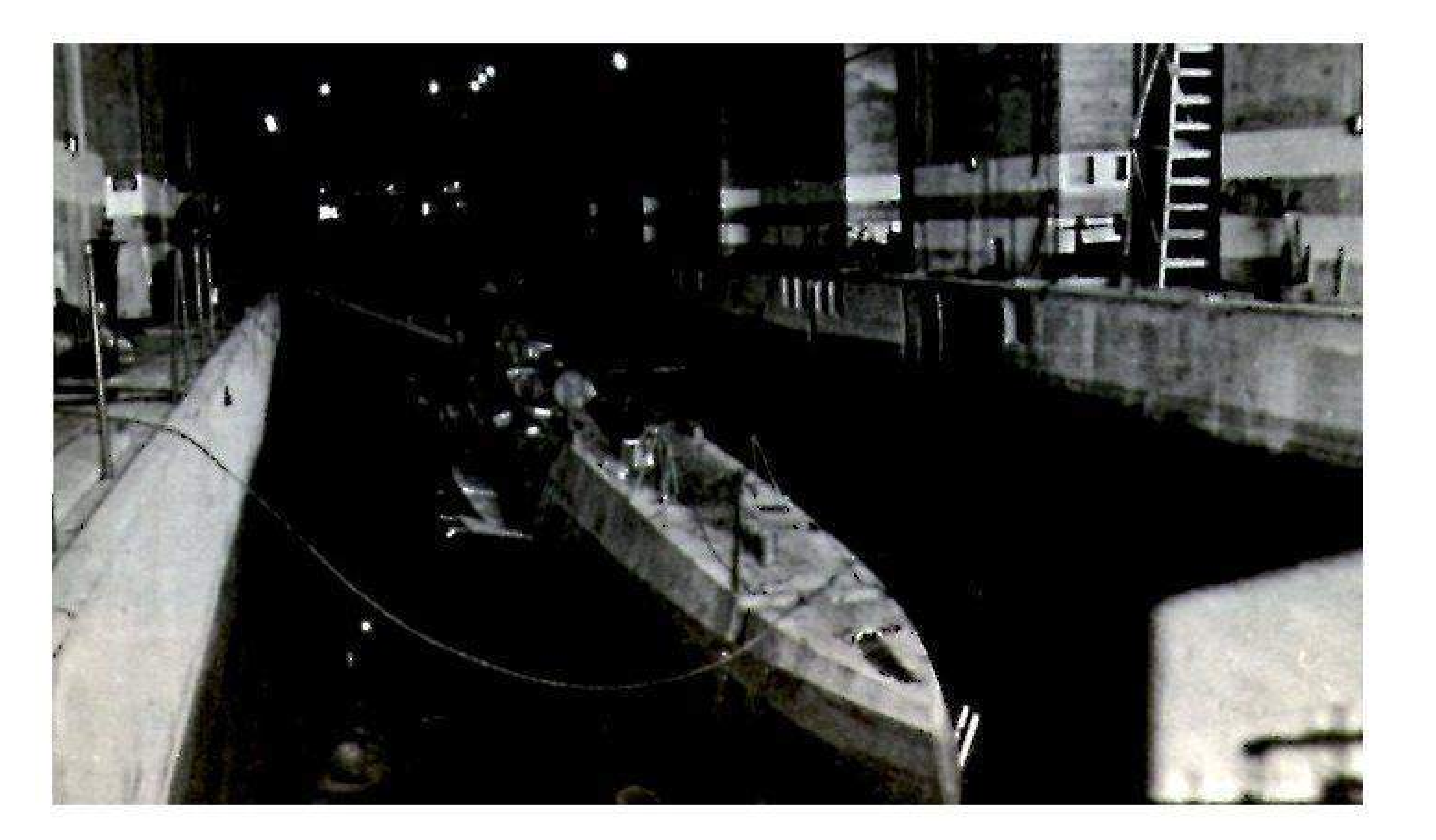
En St.-Nazaire fueron apresadas las dos terceras partes de los comandos británicos



Baterías antiaéreas costeras alemanas para asegurar la defensa del espacio aéreo de St.-Nazaire



Un submarino penetra en uno de los nuevos bunkers



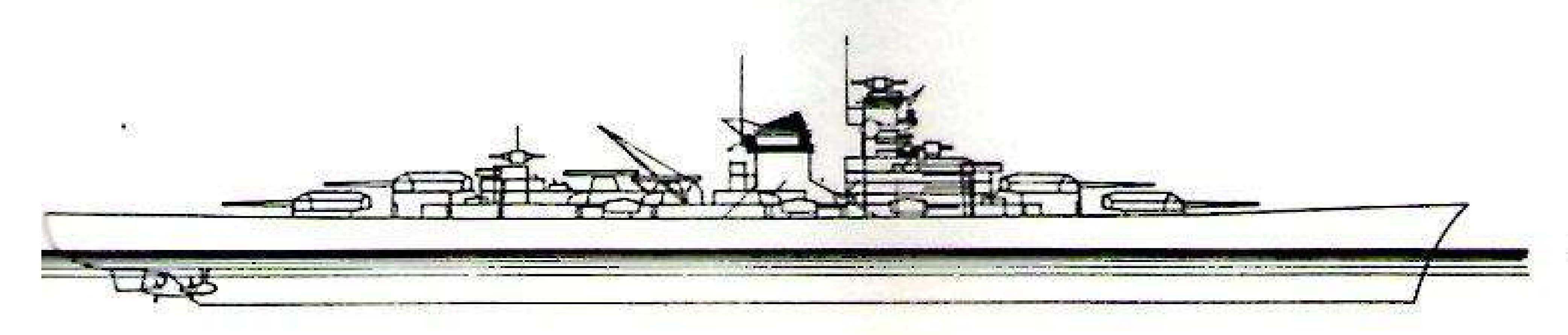
Trabajos de inspección de un submarino en el bunker

El «Normandie» en el muelle de St.-Nazaire

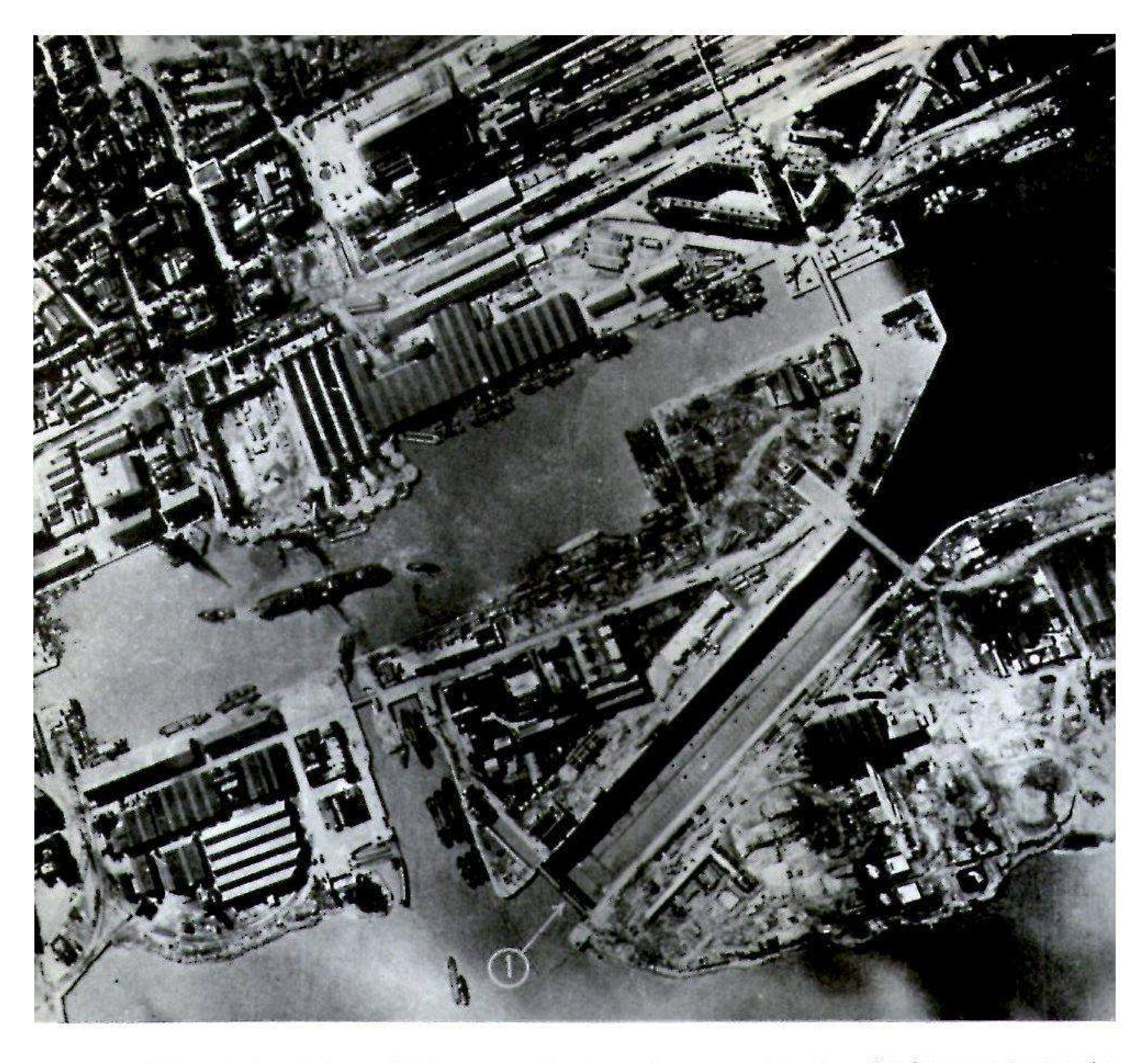
capaces para nueve submarinos, y otros en construcción. Sus techos, de varios metros de hormigón armado, protegían a los submarinos de los ataques aéreos; sólo una incursión por mar podría ocasionarles graves daños. Pero la zona portuaria se hallaba defendida por campos de minas y redes metálicas, además de por varias flotillas de lanchas torpederas.

Tan ingente aparato defensivo no servía únicamente como salvaguardia de los refugios para submarinos, sino que se extendía al dique especial del puerto de St. Nazaire, dispuesto adrede para la construcción del transatlántico francés *Normandie*. El dique era lo bastante amplio como para admitir naves de más de 85.000 toneladas de registro bruto.

La instalación ofrecía una doble utilidad: llena de agua servía de esclusa, y vacía, como dique seco. Se extendía en un eje que seguía la dirección norte a sur,



El acorazado alemán «Tirpitz»



Instalaciones portuarias de St.-Nazaire, fotografiadas por un avión de reconocimiento británico. La flecha (1) señala la esclusa exterior del dique seco Normandie

y tenía 350 m de longitud por 50 de anchura. Poseía sendas compuertas en ambos extremos, a fin de regular la entrada y la salida del agua. Este dique resultaba un puesto clave para las incursiones del *Tirpitz* en el Atlántico. Exceptuando las bases alemanas en el mar del Norte, sólo aquí podía atracar para ser reparado y avituallado.

Desde el hundimiento de su gemelo, el *Bismarck*, era aquél el más poderoso acorazado que operaba en aguas europeas, y representaba un serio peligro para los convoyes de aprovisionamiento, tan vitales para las Islas Británicas. De ahí que el Almirantazgo estuviese interesado en arrinconar al *Tirpitz* en aguas noruegas, donde los alemanes lo mantenían oculto por entonces. Con ello, la destrucción de la esclusa del *Normandie* se había convertido en un factor decisivo para las posibilidades alemanas de utilizar el *Tirpitz* en el Atlántico. Desde agosto de 1941 se venía planeando un golpe de mano contra el puerto de St. Nazaire. Los aviones de reconocimiento británicos suministraban contiuamente gran cantidad de material informativo.

St. Nazaire se hallaba situado junto a la desembocadura del Loira, a unos 10 km del mar abierto. En este lugar, la rada tiene escasa profundidad, y, además, está

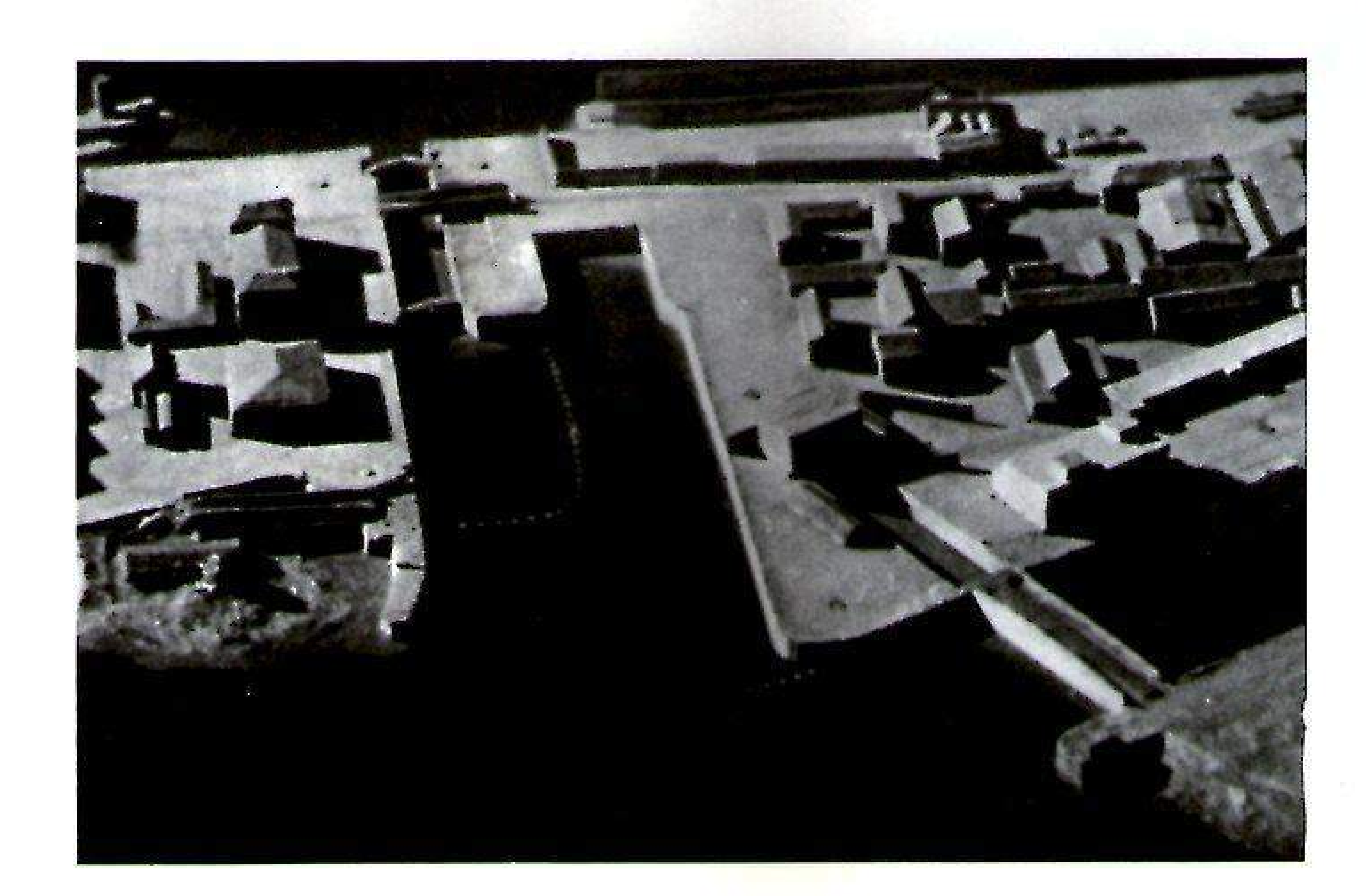
Maqueta de la antigua bocana del puerto de St.-Nazaire, construida por la RAF para ejercitar a los comandos. El objetivo principal del ataque era la destrucción de la compuerta de la parte derecha de la fotografía, protegida por una red antitorpedo

sembrada de peligrosos bajíos. El acceso se logra por un canal, llamado Charpentier, inmediato a la margen occidental, que estaba dominado por la baterías costeras alemanas. Otras piezas de mediano calibre defendían la entrada. Sin embargo, el sistema ofrecía un punto débil: los barcos de poco calado eran capaces de acercarse al litoral con la marea alta, eludiendo una acción masiva de las baterías enemigas.
Los planes de la operación –a la que se dio el nombre clave de «Chariot»– estaban ya dispuesto cuando el capitán de fragata, Robert E. D. Ryder, de 34 años, fue llamado al Cuartel General de Operaciones Combinadas.



Ruta seguida por las dieciocho embarcaciones que participaron en la operación

«La primera noticia que tuve del asunto fue al recibir orden de presentarme en el Cuartel General de Operaciones Combinadas. Esto sucedió el 26 de febrero de 1942. Se discutía el plan de ataque al puerto de St. Nazaire, y me comunicaron que estaría al mando de las fuerzas navales participantes. El golpe estaba previsto para transcurridas unas cuatro semanas, por desdicha un lapso de tiempo harto breve.
»A la vista de un modelo construido por la RAF, que luego se pondría a disposición de las fuerzas terrestres que participarían en la acción, me impuse de los detalles del plan general.
»Un destructor fuera de servicio, seguido por varias unidades ligeras, irrumpiría en el puerto destrozando las redes metálicas, y a continuación arremetería contra la compuerta sur. En la proa del destructor se había preparado una gran cantidad de explosivos, que se harían estallar mediante una espoleta retardada. Aprovechando la brecha practicada por el destructor, una lancha torpedera dispararía sus proyectiles sobre la compuerta del lado norte. Mientras tanto, los soldados embarcados en el destructor saltarían a tierra para destruir el sistema de accionamiento de las compuertas. Yo indicaría el camino a seguir por el destructor, a bordo de una cañonera. Atacaría con mis hombres las posiciones defensivas alemanas y constituiría una cabeza de puente junto a la vieja esclusa.
»En general, la operación implicaba el asalto a veinticuatro objetivos, y debía realizarse en unas tres horas y media. Al caer la noche habrímos de estar algo distanciados de la costa, para encontrarnos en màr abierto al romper el día. Para actuar, necesitábamos la marea alta y luna llena, y eso ocurriría en la noche del 27 al 28 de marzo de 1942.»



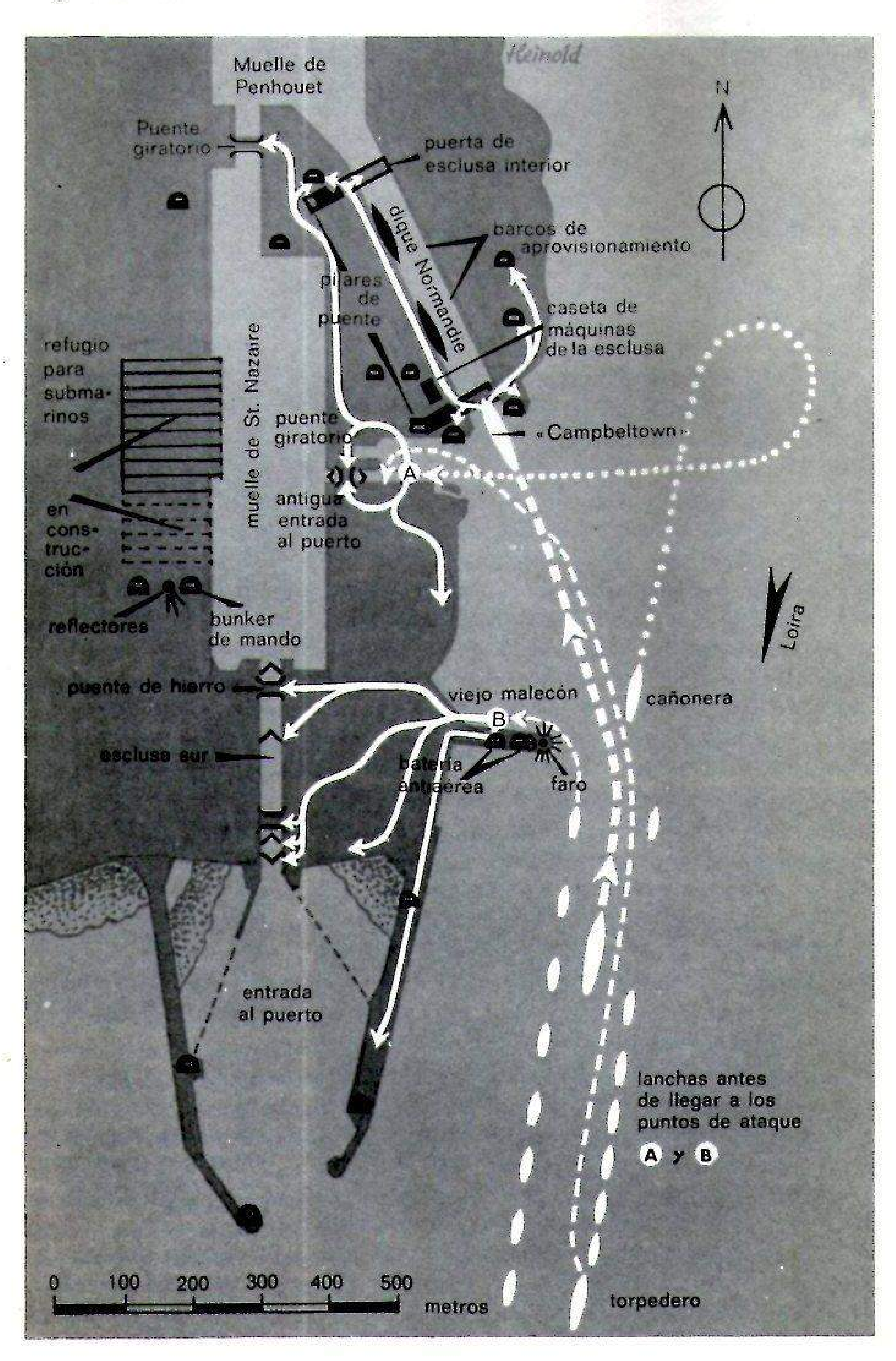




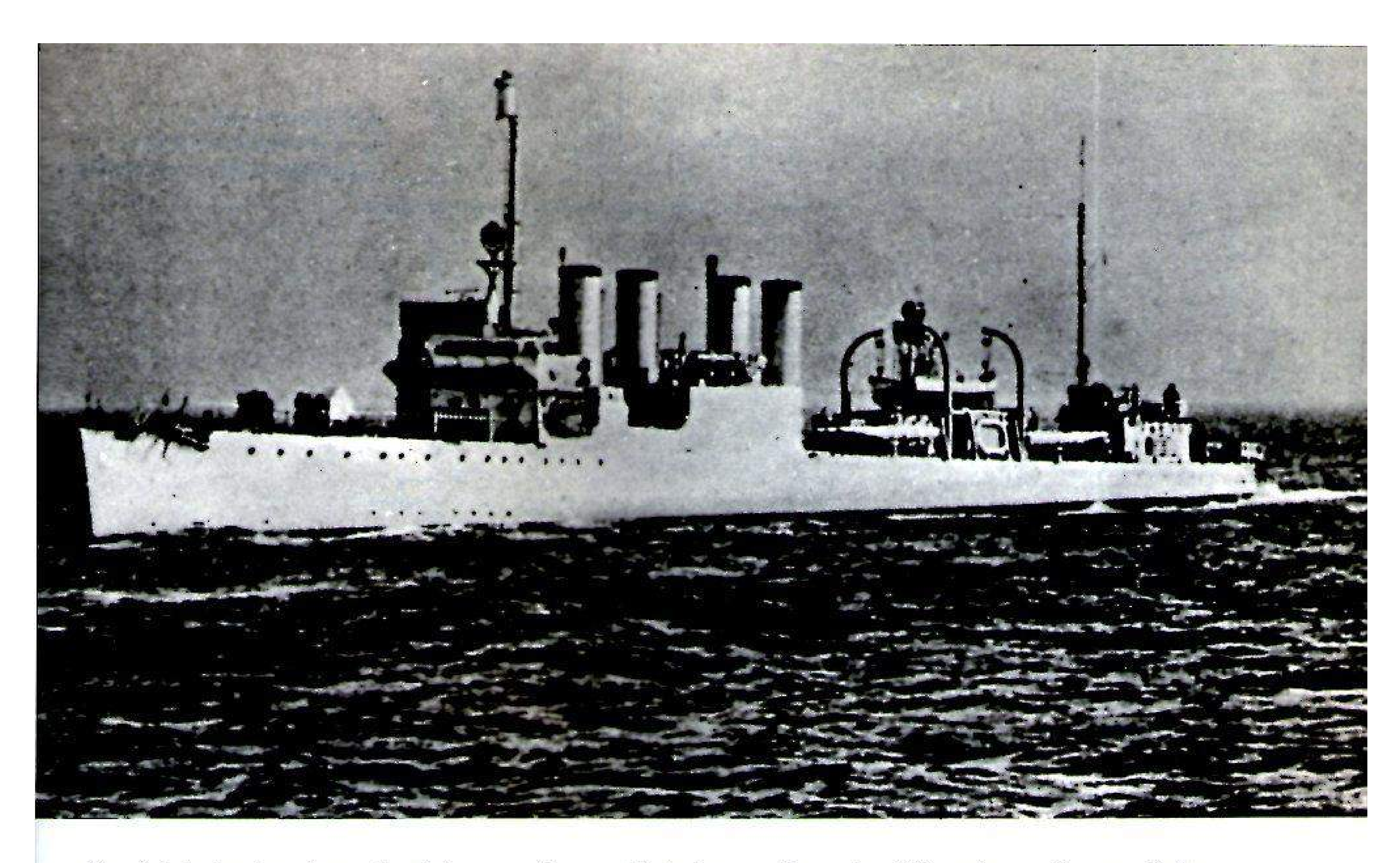
Arriba:
Robert E. D. Ryder (foto de 1939), jefe de las unidades navales que participaron en el ataque contra St.-Nazaire.
Abajo:
El coronel Newman, al frente del comando, fue hecho prisionero por los alemanes

Además del capitán de fragata Ryder como jefe de las fuerzas de la Marina, participaría en la operación el teniente coronel R. C. Newman –en la vida civil, constructor de obras–, que mandaría el grupo de combate encargado de las demoliciones.

El teniente Nigel Tibbets, especialista en el manejo de toda clase de explosivos, sería el íntimo colaborador de Newman. Se dedicó algún tiempo a probar varios materiales, con el fin de hallar un explosivo más conveniente para la voladura de las compuertas, así como para preparar determinadas cargas de efecto retardado que el enemigo no pudiese neutralizar, caso de llegar a descubrir su emplazamiento.



Los diversos objetivos a destruir vienen señalados por las flechas



El «Campbeltown», el antiguo destructor norteamericano «Buchanan», antes de su reconstrucción en 1942

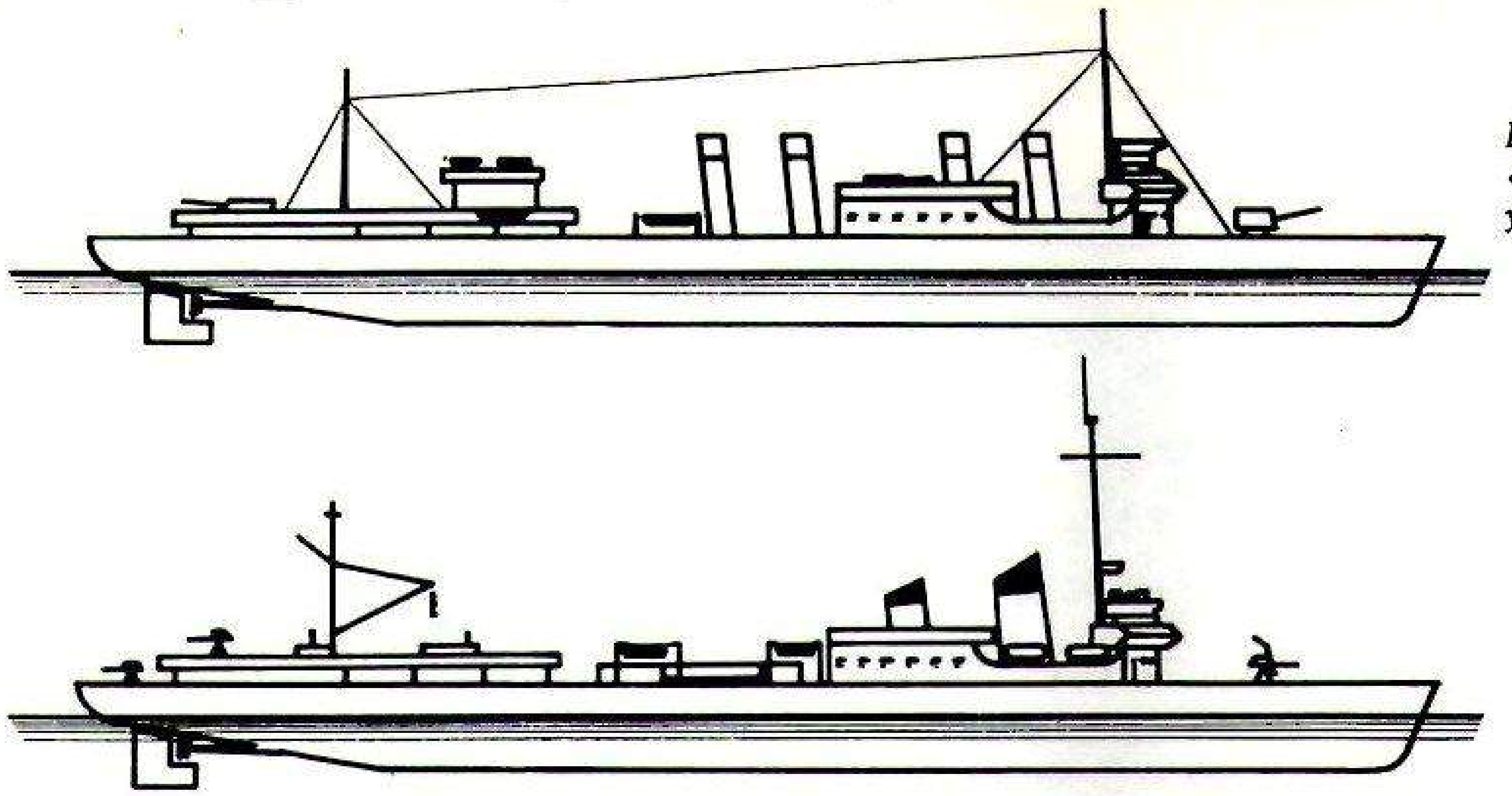
En el ínterin, los elementos del comando se adiestraban en la costas del norte de Escocia, sobre todo en la lucha callejera y en la destrucción de instalaciones portuarias.

Se realizaron varios trabajos de modificación en el muelle King George V del puerto de Southampton, con objeto de que se pareciera al de St. Nazaire. También se instruyó a los hombres para arrasar instalaciones subterráneas de bombeo, y otras de gran utilidad en un puerto, en el menor tiempo posible.

Aun cuando se confirió a los ejercicios la apariencia normales, no por ello dejaron de adoptarse diversas medidas de seguridad, entre ellas la de quitar a la tropa los distintivos de comandos que llevaban en las hombreras. El objeto de la instrucción consistía en preparar a los soldados para que fueran capaces de efectuar las demoliciones en la oscuridad, y en menos de diez minutos. Las prácticas se efectuaron normalmente primero, luego con los ojos vendados, y por último en la más completa oscuridad. El campo de maniobras era una reproducción exacta de las instalaciones de St. Nazaire. Una vez terminados los ejercicios, se estableció el plan de operaciones, entre cuyos detalles se contaba la forma y el peso del explosivo plástico a utilizar en cada objetivo, y el número de hombres necesarios para ello.

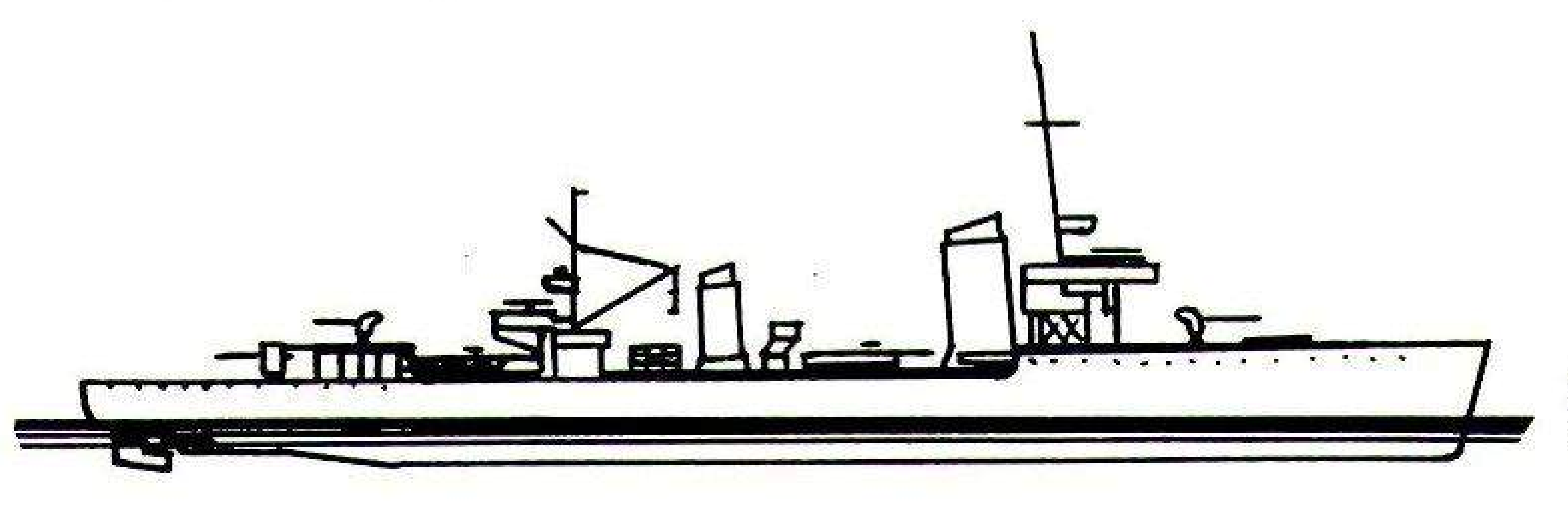
Para efectuar la destrucción de las compuertas se utilizaría el destructor *Campbeltown*. Hasta poco antes de su última intervención, el barco navegaba con pabellón norteamericano; fue uno de los 50 destructores de la Primera Guerra Mundial que los Estados Unidos cedieron a la Gran Bretaña. Durante las semanas que precedieron a lo que sería su última misión, el *Campbeltown* fue remozado a conciencia. De un barco de cuatro chimeneas se le dio el aspecto de un torpedero alemán de la clase Möwe. No sólo cambió de silueta, sino también de calado, a fin de que pudiera surcar las aguas poco profundas que dan acceso al puerto de St. Nazaire.

Su material explosivo consistía en 24 cargas de profundidad del tipo «Mark VII», de 180 kg, empleadas contra los submarinos. En total, casi 4'5 toneladas de explosivos. En la parte central de la nave se colocaron fuertes planchas blindadas, como protección a los hombres ante los disparos del enemigo al acercarse a

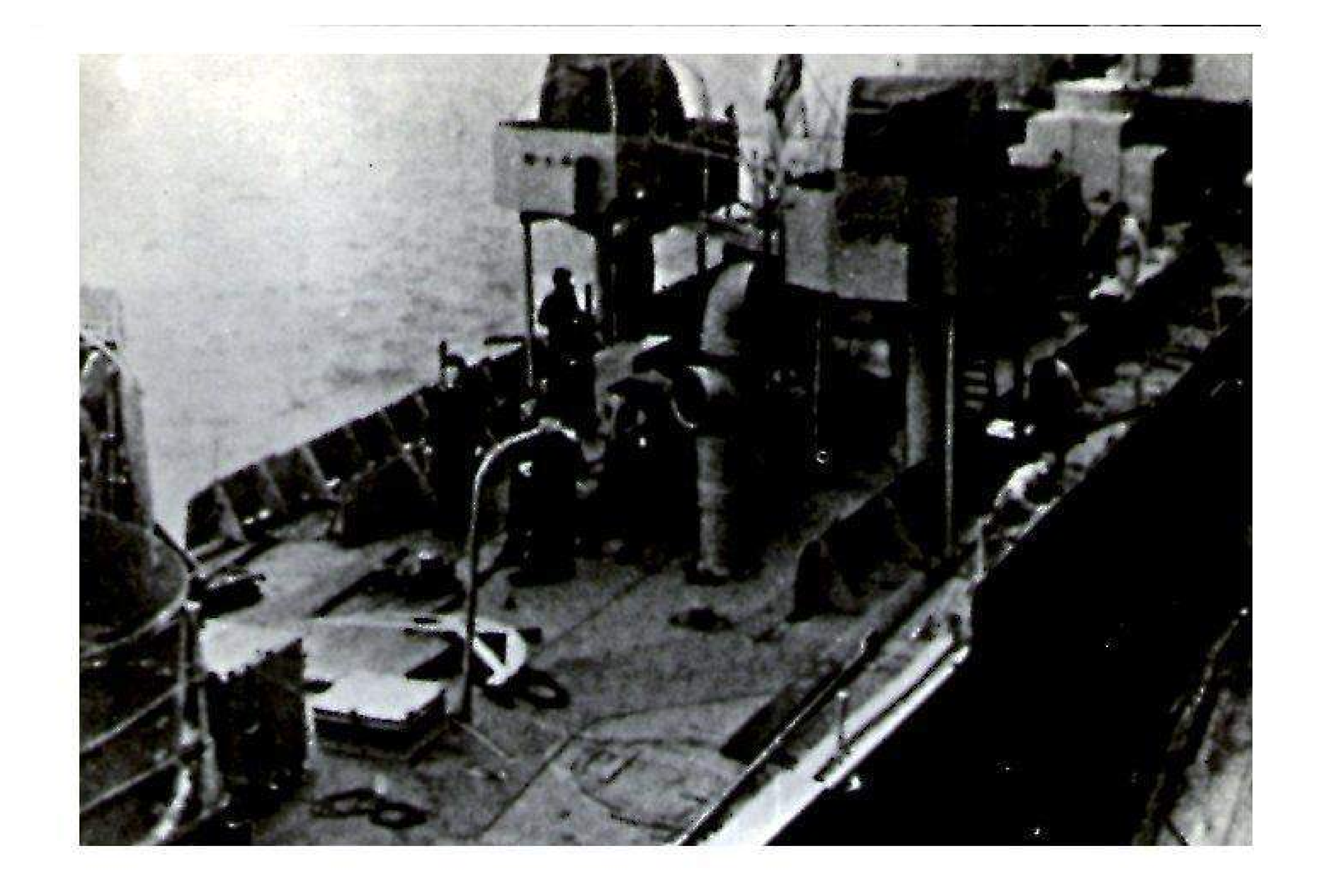


Esquemas del «Campbeltown» antes y después de ser remozado

tierra. El *Campbeltown* se aprestaba para realizar el último periplo de su vida. El grupo de asalto, enarbolando la enseña de la Marina de guerra alemana, llegaría lo más cerca posible de la desembocadura del Loira. El 13 de marzo, la mayor parte de los hombres de la Marina y de las fuerzas de tierra partícipes en la operación se hallaban concentrados en Falmouth, base de partida.
Al principio, infantes y marinos ignoraban que les aguardaba una tarea común. Pocos días antes de su llegada a Falmouth, el grupo de combate recibió la denominación del 10º Grupo antisubmarino. Para explicar la presencia de los tanques de combustible adicionales y de piezas antiaéreas, se comunicó a los interesados que la flotilla operaría en aguas del golfo de Vizcaya. Por otra parte, Falmouth es una base apropiada como punto de arranque de una expedición a dichas aguas. A fin de acentuar el camuflaje, se distribuyeron ropas de verano entre los hombres.
El jefe de Operaciones Combinadas responsable de la operación era entonces lord Louis Mountbatten, pariente del monarca inglés. Desde su nombramiento para el cargo, el 27 de octubre de 1941, se ocupó del plan «St. Nazaire». Al hacérsele saber las dificultades que entrañaba el golpe de mano, se expresó como sigue: «Caballeros, pensemos en algo extraordinario, que parezca inverosímil, pero que se pueda realizar».
Inspeccionó con frecuencia a los miembros del grupo que debía ejecutar lo «inverosímil». La flotilla se reuniría en un punto a 64 km de St. Nazaire; el submarino *Sturgeon* estaría allí como referencia. Las embarcaciones pasarían junto a él a las 22 horas del 27 de marzo.
La pequeña armada zarpó de Falmouth a primera hora de la tarde del 26 de marzo de 1942, con un sol radiante, llevando a bordo al grupo de combate, formado por 611 hombres en total. Entre los puertos de Falmouth y St. Nazaire media una distancia de 500 km. Al poco tiempo de abandonar la base, Ryder ordenó el despliegue de sus unidades, a fin de hacer creer a sus hombres que se trataba de una misión antisubmarina normal. La velocidad se redujo a 10 nudos, muy a tono con la pretendida misión.



Torpedero alemán de la clase Möwe



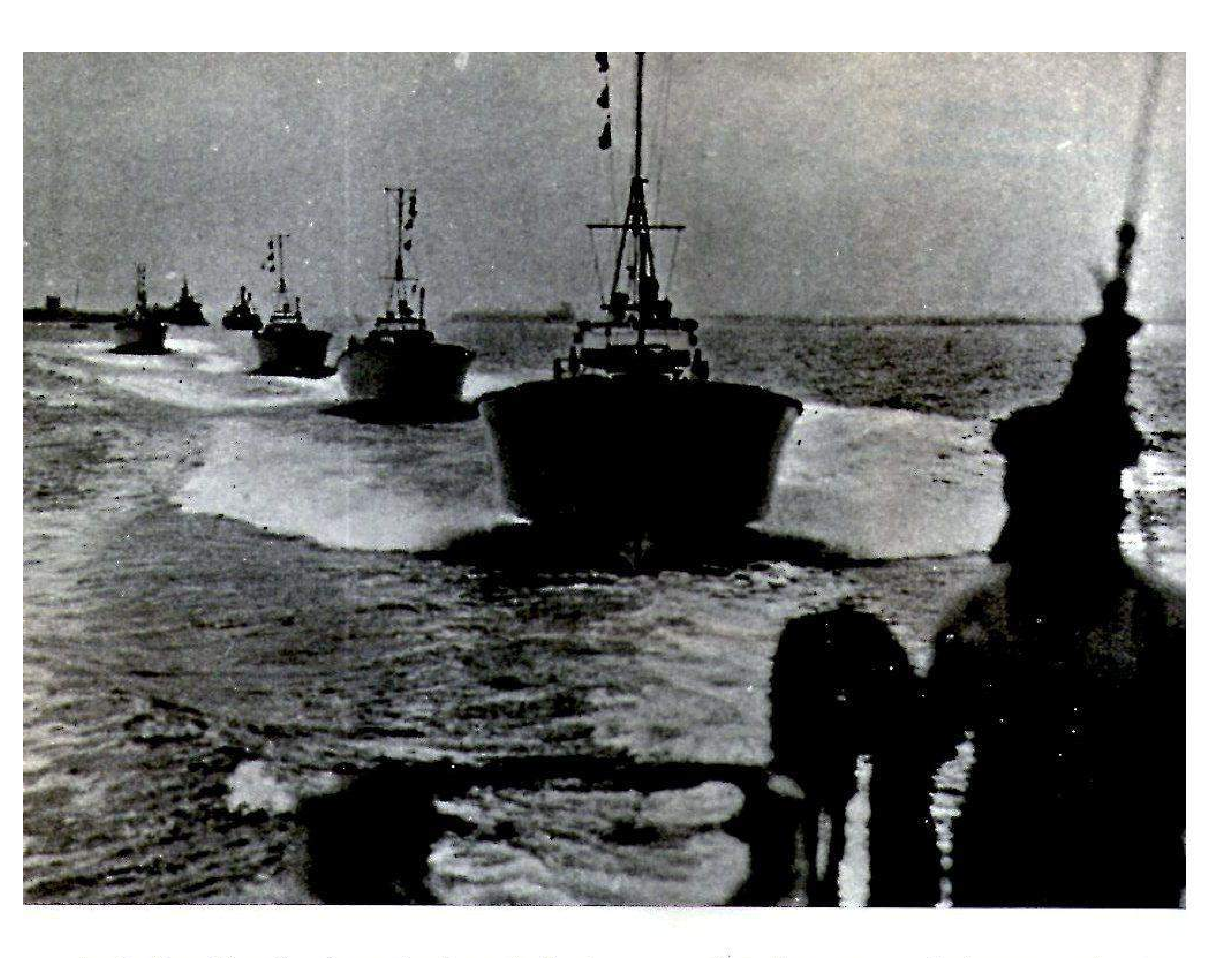
La cubierta media del «Campbeltown», con el blindaje protector



Embarque de una carga de profundidad «Mark VII»



Veinticuatro de estas cargas, de 180 kg cada una, formaron la carga explosiva del «Campbeltown»



La formación a la salida del puerto de Falmouth

La flotilla quedó reforzada por la adición de dos destructores de la clase Hunt, que la protegería hasta la desembocadura, y la torpedera *MTB 74*, nave insignia en la que viajaban Ryder y Newman. Pocas semanas antes, este barco y su dotación habían realizado una misión especial: recoger de la costa bretona a Mathilde Carré y a Pierre le Vomécourt.
Para evitar el riesgo de ser escuchados por las radios enemigas, las comunicaciones entre los barcos se efectuarían a base de señales ópticas.
Una vez en alta mar, los miembros del grupo de combate fueron informados de la operación, y de las distintas posibilidades de escapar, caso de no poder ganar las lanchas de desembarco. Pero no se les proporcionó mapas, dinero, ni lo usual en estos casos.
Todas las embarcaciones desplegaban la bandera de combate alemana.
El gran almirante Doenitz visitó St. Nazaire el 27 de marzo, a fin de inspeccionar las obras destinadas como abrigo para submarinos. Con este motivo preguntó al comandante alemán qué medidas de seguridad se habían tomado en previsión de un ataque inglés. Se le respondió que nada se había descuidado al respecto, pero que parecía muy improbable que los ingleses intentaran un golpe de mano. A lo que Doenitz comentó: «Bueno, yo no estaría tan seguro».
Mientras el almirante alemán expresaba este comentario, una flotilla inglesa con 611 hombres a bordo se hallaba en camino para atacar a los seis mil soldados alemanes que guarnecían el puerto de St. Nazaire y sus alrededores.
Poco antes de las 7 horas del 27 de marzo, cuando la formación naval británica se encontraba a unos 250 km de St. Nazaire, se avistó un submarino enemigo. Mientras el resto de la flotilla continuó navegando rumbo al Oeste, una lancha

rápida se destacó al encuentro del submarino, el cual trató de esconderse bajo el agua al divisar la enseña inglesa. Una vez cerca, el inglés abrió fuego, y la nave alemana se sumergió. La lancha soltó varias cargas de profundidad y seguidamente se reincorporó a la formación.
Pero el sumergible no experimentó el menor daño; permaneció en inmersión hasta el mediodía del 27 de marzo, y luego avisó por radio que una formación naval inglesa avanzaba con rumbo Oeste. La vigilancia costera alemana supuso que los barcos enemigos navegaban en dirección a España.
No terminaron aquí las dicultades. De repente, apareció en el horizonte un grupo de pesqueros franceses; al creérseles observadores alemanes, se hundieron dos barcas y sus tripulantes fueron puestos a salvo. Por fin divisaron un punto luminoso en la oscuridad y, quince minutos después, la flotilla llegaba al paraje donde aguardaba el submarino *Sturgeon*, que la guiaría hasta la desembocadura del Loira.



El almirante Doenitz en visita de inspección a los refugios para submarinos de St.-Nazaire

Al propio tiempo despegaban de varias bases sesenta y cinco bombarderos, con la misión de efectuar un ataque diversivo sobre St. Nazaire.
A las 23 horas se pusieron en marcha las espoletas retardadas de las cargas explosivas alojadas en el *Campbeltown*. Poco antes de medianoche, las tropas divisaron tierra por primera vez. Los hombres se pusieron el correaje, del que pendían las granadas de mano, y sujetaron el cuchillo en el muslo. Las mochilas con las cargas explosivas estaban preparadas en cubierta. Las lanchas de desembarco fueron aprovisionadas de combustible, mientras los contenedores vacíos eran llenados de agua. Los instrumentos quirúrgicos y los calmantes se acumulaban en la caseta del timón de cada embarcación. Todos los hombres ocupaban su puesto de combate.
Desde hacía varias horas, y para distraer la atención de los alemanes, los bombarderos atacaban St. Nazaire. Al parecer, sólo hubo un alemán que no se dejó engañar: el capitán de navío Carl-Conrad Mecke, que desde su puesto de mando se hacía cábalas acerca de la rara incursión aérea británica.

«Me pareció muy extraño el comportamiento táctico de los aviones ingleses – informa el capitán de navío Mecke –, ya que, por lo general, atacaban en nutridos grupos y en oleadas sucesivas, mientras que en tal ocasión lo hacían aisladamente o en grupos de a dos. Esto me hizo concebir la sospecha de que algo insólito estaba sucediendo. Hasta la una de la madrugada aparecían siempre por unidades y, además, lanzaban muy pocas bombas; esto me decidió a dar la voz de alarma: "No comprendo el modo de actuar del enemigo; es posible que traten de lanzar paracaidistas". Poco después de la una di la orden siguiente: "Redoblen la vigilancia, pues algo sucede en el mar". A los cinco minutos, el vigía de mi puesto de mando anunció: "Varios barcos sin luces en la desembocadura del Loira".

Los ingleses, empleando estas señales luminosas, confundieron a la vigilancia costera

»Subí a la torre, tomé los prismáticos y divisé unas diecisiete embarcaciones que, a toda máquina, navegaban aguas arriba del Loira. Pregunté al comandante del puerto si esperaba la llegada de algún grupo de escolta, y me respondió negativamente. Ordené entonces proyectar sobre ellos el haz de los reflectores, y vi el destructor y las restantes naves. Examiné con atención el primero, y reconocí que de ningún modo se trataba de un buque alemán.
»Llamé al jefe de una batería costera – la flotilla estaba ya muy cerca del puerto –, y ordené que hiciera unos cuantos disparos de aviso. Terminados éstos, el destructor lanzó una bengala verde que se desdobló en tres rojas, era nuestra contraseña del momento. Poco después, el comandante del puerto me informó que se trataba de una formación naval propia. Sin embargo, yo seguía creyendo que el destructor no era alemán, y ordené a la batería que repitiese el fuego de aviso.»



El capitán de navío C. C. Mecke fue el primero en descubrir el comando británico

A la 1,30 del 28 de marzo, el grupo de asalto británico se hallaba solamente a unos 1.500 m del objetivo. Entonces se inició el fuego defensivo con todas las armas: piezas de grueso y mediano calibre, antiaéreos, cañones de tiro rápido y ametralladoras. Los barcos atacantes reemplazaron la bandera alemana por el emblema de la Royal Navy. Como barco de mayor porte, el *Campbeltown* se convirtió en el blanco de las piezas alemanas. Más de un proyectil hizo impacto en la nave, y los comandos agazapados en ella hubieron de pagar su tributo.
Sin embargo, el teniente de navío S. H. Beattie, que mandaba el *Campbeltown*, prosiguió, impertérrito, su marcha hacia el faro que se alzaba al extremo del malecón viejo, su punto de marcación. Avanzaba a unos veinte nudos, y ordenó a sus hombres que se preparasen para colisionar.

Una vez que los alemanes se dieron cuenta de su error, abrieron un intenso fuego defensivo

A unos cien metros de la bocana, y cegado por la luz de los reflectores, Beattie consigue ver las oscuras moles de las compuertas. La lancha con Ryder

y Newman a bordo viró a estribor para dejar paso al *Campbeltown*. A la 1,34, el barco –con sus muertos y heridos a bordo y sus cañones intactos disparando sin cesar– partió una red metálica y arremetió contra la compuerta exterior. Quince metros de su casco se resquebrajaron como una sencilla plancha de metal, y la proa quedó empotrada en la compuerta. Beatty se volvió a su gente: «Ya estamos aquí, sólo con cuatro minutos de retraso».

Los cuatro hombres saltaron a tierra y, mientras un grupo se dirigía a la caseta donde se encontraban los mecanismos de las compuertas, otro atacaba las baterías antiaéreas germanas. Mientras tanto, la guarnición del puerto estaba al corriente de lo que sucedía, gracias a la intensa luz de los reflectores, que iluminaban el escenario como en pleno día. En la esclusa del *Normandie* había dos transportes de la Marina alemana, cuyas dotaciones se sorprendieron ante la presencia de soldados británicos. Detrás del *Campbeltown* irrumpieron en el puerto el resto de las unidades inglesas. El estrépito de los motores resultaba ensordecedor. Entretanto, el comandante Ryder había llegado junto a la vieja esclusa, y el teniente coronel Newman, jefe del comando, saltaba a tierra con sus hombres y un pelotón de Transmisiones.

La lancha torpedera rodeó el viejo malecón sin apenas ser molestada, y se dispuso a torpedear la vieja esclusa, tras el éxito obtenido por la arremetida del *Campbeltown*. Disparó dos proyectiles con un efecto retardado de dos horas y media. Los comandos realizaron las demoliciones previstas, a los treinta minutos del ataque del destructor. Sin embargo, la lancha que conducía a Ryder y a Newman no pudo retroceder a causa del intenso fuego alemán. Tampoco se podía reembarcar a los comandos. Ryder supuso, con razón, que los hombres no podían ganar el acceso al malecón.

Comprendiendo que la espera habría sido inútil, aumentando con ello las bajas, Ryder dio orden de regresar.

La ruta de salida, de unos catorce kilómetros, estaba batida en toda su longitud por las baterías alemanas. Asimismo, dos puestos avanzados enemigos y numerosas lanchas rápidas intentaban bloquear la ruta de la formación en retirada.

Al amanecer resultaron visibles los destrozos causados en el puerto de St. Nazaire. El *Campbeltown* aparecía empotrado en la gran compuerta; las bombas y los malacates habían quedado fuera de servicio, varias embarcaciones menores estaban hundidas, muchos cañones inutilizados, algunas zonas del puerto incendiadas, y setenta y seis soldados alemanes habían perdido la vida.

Con todo, no había cesado el fuego, pues los hombres de Newman resistían con bravura. Pero después de entregarse, todavía continuaban los disparos, aunque esta vez en la ciudad: los franceses, en la creencia de que había comenzado la invasión aliada, sacaron de sus escondrijos las armas. Los alemanes pensaron que estaba en marcha la resistencia organizada, y llamaron a varias unidades del Ejército. En la zona de St. Nazaire se decretó el estado de excepción.

Un grupo de oficiales y especialistas alemanes subió a bordo del *Campbeltown* para efectuar una investigación. Las 4,5 toneladas de explosivos, distribuidas en varios compartimientos situados bajo la torreta principal, no fueron descubiertas.

Sin embargo, entre el material abandonado en cubierta, encontraron una bandera de la Marina propia, confeccionada por una firma londinense.

Mientras tanto, a bordo del *Campbeltown* seguían llegando oficiales y soldados alemanes. Las cámaras del barco se hallaban repletas de provisiones de todo género, en especial de cigarrillos, whisky, chocolate y café. Pero ignoraban que esto formaba parte del ardid, destinado a hacer creer que el destructor no había embestido adrede la compuerta.

A las diez de la mañana, el teniente de navío S. H. Beattie, comandante del *Campbeltown*, era interrogado por un oficial del Abwehr. «Ustedes no saben lo robusta que es una compuerta; es inútil tratar de destruirla con un barco tan pequeño», dijo el alemán. De repente, una tremenda explosión sacudió toda la



El capitán de navío S. H. Beatty, comandante del «Campbeltown»

Izquierda, arriba: El «Campbeltown» embistió a toda marcha un tramo de la esclusa Normandie. Los alemanes inspeccionaron los restos sin sospechar que se encontraban sobre una carga explosiva de 4,5 toneladas a punto de estallar...

Abajo, izquierda: Los mandos de la esclusa quedaron completamente destruidos



ciudad: la compuerta del dique *Normandie* acababa de saltar en pedazos. «Esto es una prueba evidente de que hemos tenido en cuenta la solidez de la compuerta», respondió Beattie. Posteriormente se supo que, en el momento de producirse la explosión, a bordo del *Campbeltown* se hallaban unos 300 alemanes, de los cuales ninguno escapó con vida.

Cuando hacia el mediodía estallaron los dos torpedos lanzados sobre el antiguo acceso al puerto de St. Nazaire, quedó ultimada la operación «Chariot», con sensibles pérdidas por ambos bandos.

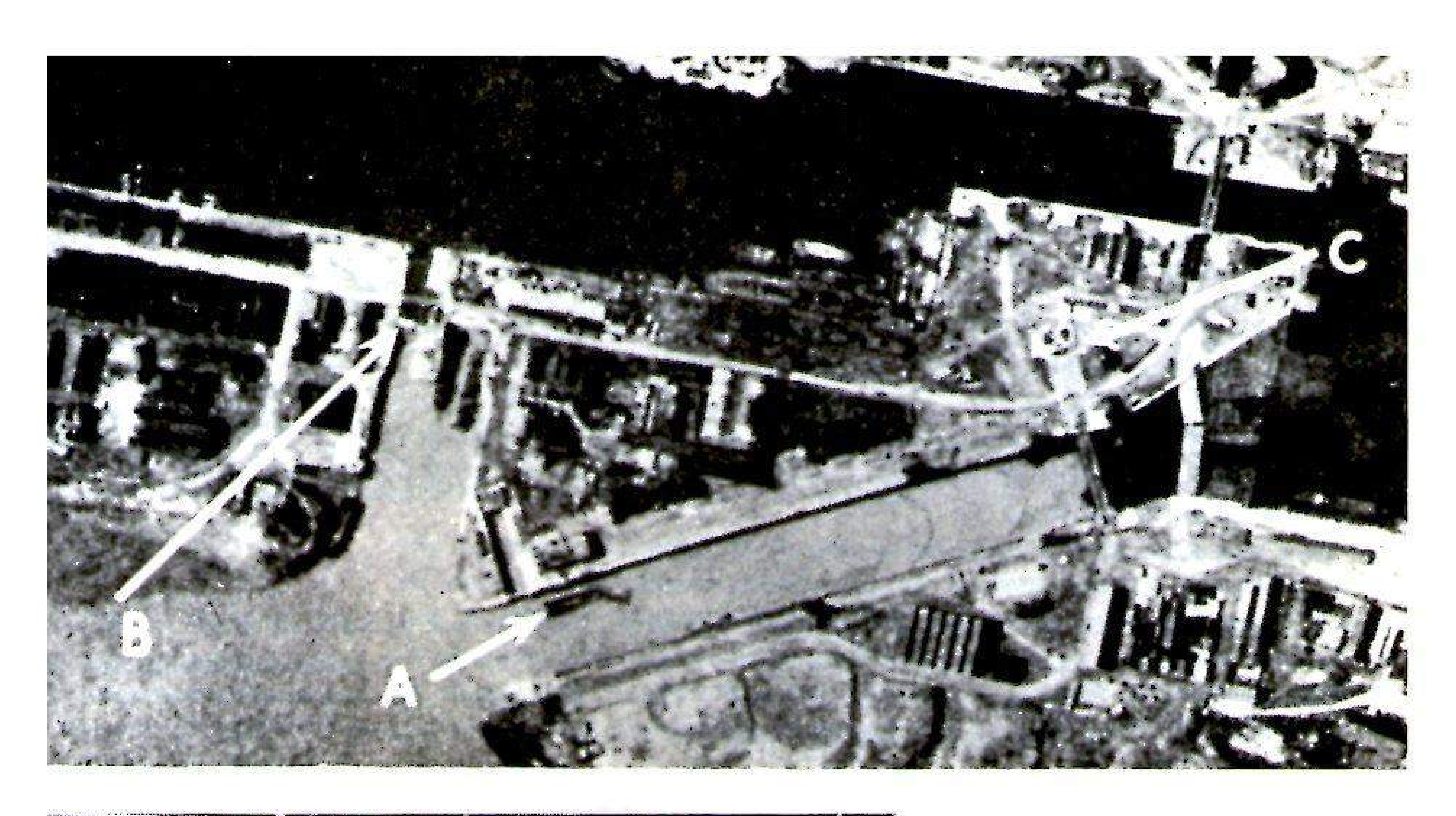
De las 18 embarcaciones inglesas llegadas frente a la desembocadura del Loira, sólo dos consiguieron regresar a la base; 169 hombres perecieron en el combate. Cinco soldados volvieron a Inglaterra, tras accidentada huida a través de España y Gibraltar.

En cuanto al resto, con el teniente coronel Newman en cabeza, fueron internados en campos de prisioneros, en Alemania. Al terminar la guerra, Newman se hallaba en el de Neuengamme.

No obstante el tremendo sacrificio, la operación «Chariot» resultó beneficiosa para los aliados. El dique de St Nazaire no pudo ser utilizado por los alemanes, y el *Tirpitz* terminó su carrera sin operar en aguas atlánticas.

El dique permaneció diez años en las mismas condiciones, hasta que se le dotó de una nueva compuerta, requisada en Alemania por las tropas inglesas, en 1945.

La esclusa Normandie, con el «Campbeltown» a punto de estallar.
A la izquierda, un transporte alemán en el dique seco





Fotografía aérea inglesa tomada el 29 de marzo, donde aparecen los daños ocasionados:
A = Esclusa. B = Antigua bocana del puerto.
C = Mando de la esclusa

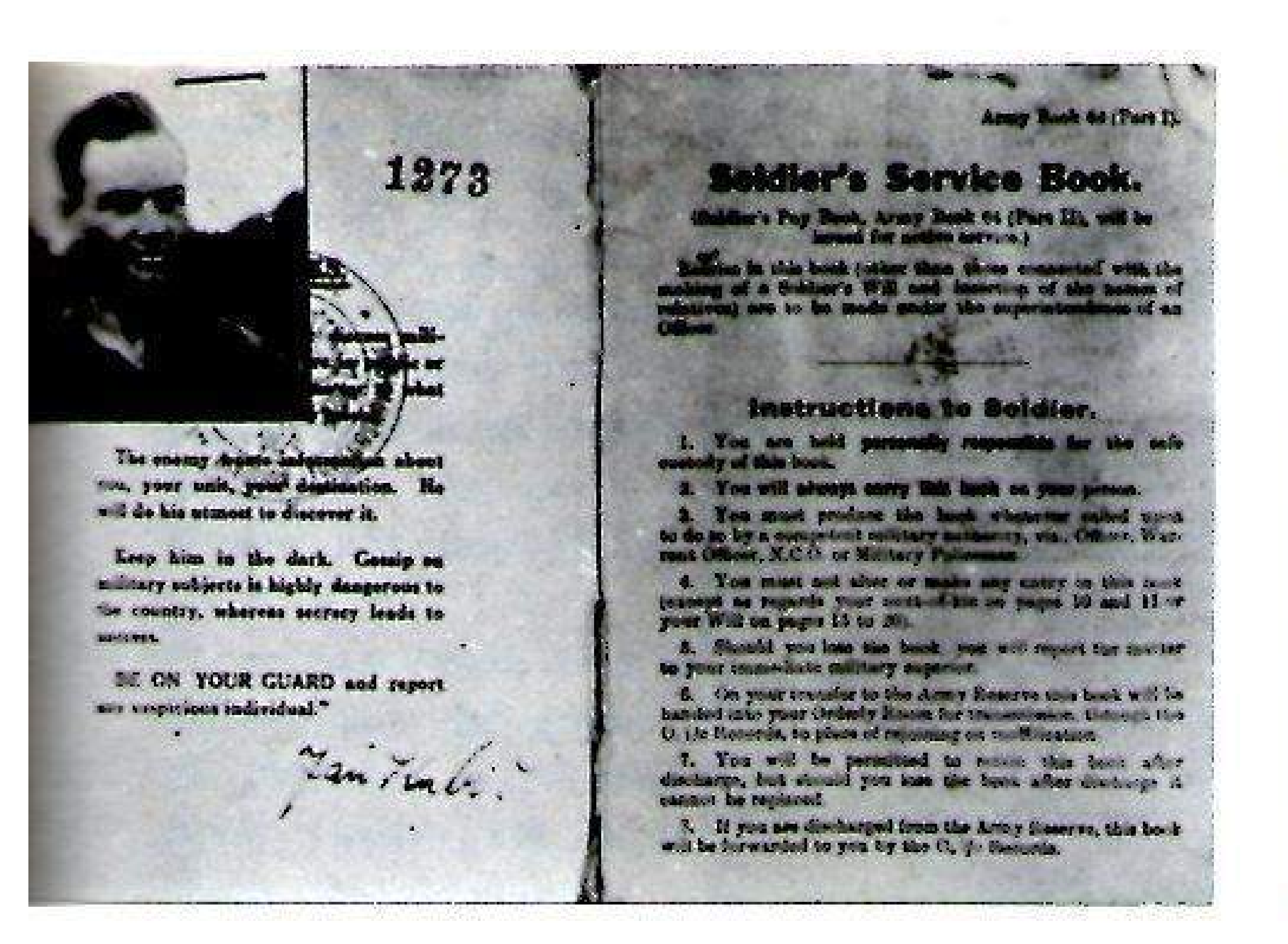
Bandera alemana utilizada como enmascaramiento, confeccionada en Gran Bretaña

Praga, 27 de mayo de 1942

Berlín, 8 de junio de 1942. En unas solemnes honras fúnebres, las jerarquías nazis despiden a un amigo que había hecho temblar a muchos: Reinhard Tristan Eugen Heydrich, Protector del Reich para Bohemia y Moravia, jefe del Servicio de Seguridad, general de las SS y de la Policía, el tercer hombre en importancia del Tercer Reich.
Heydrich, hijo de Bruno Heydrich, de Halle, director de un Conservatorio e intérprete de Wagner, tenía tras sí una singular carrera militar.
En 1931 – cuando Heydrich era teniente de la Armada – fue expulsado y degradado por una corte de honor. Ingresó seguidamente en las SS, hizo amistad con Himmler, gracias a la familia de su esposa, y a los veintinueve años ya era jefe del Servicio de Seguridad de las SS.
Tres años más tarde se hizo cargo del mando de la Policía de Seguridad alemana. Inteligente, de una crueldad sin precedentes, amante de la música de cámara y gran violinista, apasionado por la esgrima, casado y padre de tres hijos, Heydrich fue uno de los más refinados organizadores de la liquidación de enemigos políticos, la matanza de polacos, judíos y rusos y, por fin, de la llamada «solución final», que selló el destino de millones de judíos europeos.



Berlín, 8 de junio de 1942. Honras fúnebres por Reinhard Heydrich



1273

Soldier's Service Book.

The enemy wants information about you, your unit, your destination. He will do his utmost to discover it.

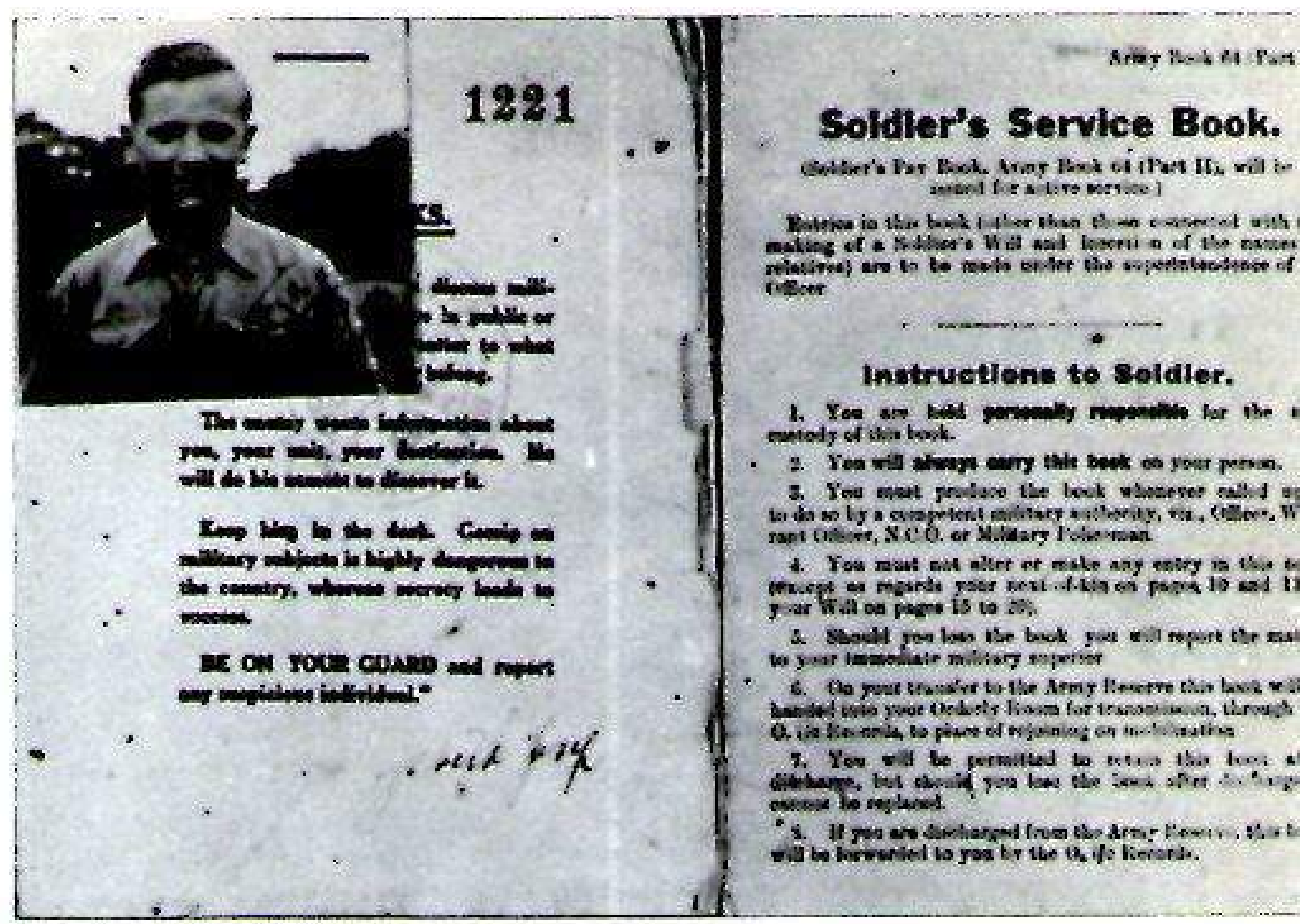
Keep him in the dark. Gossip on military subjects is highly dangerous to the country, whereas secrecy leads to success.

BE ON YOUR GUARD and report any suspicious individual."

Instructions to Soldier.

1. You are held personally responsible for the safe custody of this book.

2. You will always carry this book on your person.



1221

Army Book 64 (Part

Soldier's Service Book.

(Soldier's Pay Book, Army Book 64 (Part II), will be issued for active service.)

Entries in this book (other than those connected with the making of a Soldier's Will and insertion of the names of relatives) are to be made under the superintendence of an Officer.

The enemy wants information about you, your unit, your destination. He will do his utmost to discover it.

Keep him in the dark. Gossip on military subjects is highly dangerous to the country, whereas secrecy leads to success.

BE ON YOUR GUARD and report any suspicious individual."

Instructions to Soldier.

1. You are held personally responsible for the safe custody of this book.

2. You will always carry this book on your person.

3. You must produce the book whenever called upon to do so by a competent military authority, viz., Officer, Warrant Officer, N.C.O. or Military Policeman.

4. You must not alter or make any entry in this book (except as regards your next-of-kin on pages 10 and 11 or your Will on pages 15 to 20).

5. Should you lose the book you will report the matter to your immediate military superior.

6. On your transfer to the Army Reserve this book will be handed into your Orderly Room for transmission, through the O. i/c Records, to place of rejoining on mobilization.

7. You will be permitted to retain this book after discharge, but should you lose the book after discharge it cannot be replaced.

8. If you are discharged from the Army Reserve, this book will be forwarded to you by the O. i/c Records.

Cartilla militar de los elementos del SOE Jan Kubis (izquierda) y Josef Gabcik (derecha)

Desde la caída de Francia, las Islas Británicas se convirtieron en refugio de gobiernos y de militares de casi todos los países del continente. Además de los voluntarios polacos, noruegos, holandeses, belgas y franceses, el SOE (Special Operations Executive) entrenaba en los campos escoceses a un grupo de checos, a fin de que operasen en su patria.

En el otoño de 1941, dos de estos jóvenes estaban pasando por un entrenamiento especial: Jan Kubis, hijo de un campesino de Moravia, y Josef Gabcik, cerrajero eslovaco, ex sargentos del Ejército checo. Estos dos sencillos jóvenes, amigos íntimos desde que se conocieron en Inglaterra, serían un ejemplo para miles de compatriotas.

Tras la anexión de los Sudetes, que siguió al Tratado de Munich, Hitler terminó por ocupar el resto de Checoslovaquia en marzo de 1939. En la capital, Praga, residía un Gobierno títere encabezado por Hacha, mas el hombre que ostentaba el mando real era el «protector del Reich» Von Neurath, ayudado por su segundo, el *gruppenführer* (general de división) de las SS, Karl-Hermann Frank. Los habitantes del protectorado perdieron sus libertades democráticas, y su economía recibió un fuerte impulso, quedando encuadrada dentro del esfuerzo bélico alemán. Todo el país fue absorbido por el Gran Reich, y además, se amplió «la población autóctona» con la inserción de elementos alemanes.

Sin embargo, para el general de las SS, Frank, el proceso de sumisión de los checos no se realizaba con la rapidez que era de esperar. Además, sus intrigas motivaron la destitución de Von Neurath, el cual fue reemplazado por el *obergruppenführer* (capitán general) de las SS y general de la Policía, Reinhard Heydrich, que entonces tenía 37 años.

El 27 de setiembre de 1941, Heydrich apareció en Praga, acompañado de un séquito de 62 especialistas, a fin de posesionarse del cargo de Protector del Reich. A los tres días, es decir, el 2 de octubre, Heydrich convocó a los altos jefes de la administración alemana para informarles sobre los principios e intenciones de la política del Reich en el país.

En su discurso no habló solamente de la «misión del Reich, encaminada a transformar a la Gran Alemania en un colosal Imperio germánico», sino que mencionó cosas que los oyentes estaban obligados a no divulgar: «división de la nueva Europa; espacios del Este, y el futuro cometido de este país, en el que los checos no contarían para nada». Los de cierto valor racial serían «germanizados», mientras el resto acabaría «esterilizado o, sencillamente, en el paredón».

Pero estos objetivos resultaban aún un tanto lejanos, y antes que nada convenía atender los más inmediatos. Uno de ellos era ganarse la simpatía del obrero

El capitán general de las SS, Reinhard Heydrich, Reichprotector de Bohemia y Moravia. En Praga, con el general de división de las SS, Karl-Hermann Frank

checo, tan necesario para la industria del armamento. Mediante la elevación de las raciones de víveres y de los salarios, el Gobierno del Protectorado pretendió ser considerado como benefactor de la población trabajadora.
Una vez dispuesto el escenario, Heydrich fue a lo suyo: a las dos semanas de actuación, comunicó a la superioridad que había decretado unas doscientas ejecuciones.
Por esta misma época, Jan Kubis y Josef Gabcik eran sometidos a un entrenamiento muy particular en varios centros de la Gran Bretaña: se les instruyó en el manejo de granadas de mano especiales contra los blindajes, y pronto llegaron a ser muy buenos tiradores.
El 28 de diciembre de 1941 despegó de un aeropuerto londinense un bombardero de gran radio de acción. Después de un arriesgado vuelo sobre la Europa ocupada, Jan Kubis y Josef Gabcik se lanzaron en paracaídas cerca de la localidad de Nehvizdy, a 20 km de Praga. Su misión: liquidar a Reinhard Heydrich. Nombre clave de la operación: «Antropoide».
Tras vagar durante algún tiempo, descubrieron una guarida ideal: las galerías de una cantera abandonada. Al día siguiente fueron sorprendidos por la llegada de un hombre, el cual manifestó haber oído el rumor del avión y visto sus paracaídas mientras descendían. Les dijo que conocía muy bien el país, y que la cantera resultaba, con mucho, el mejor de los escondrijos.



El molinero Baumann, de la localidad de Horouszan, cerca de Praga, que descubrió a los dos paracaidistas

A la vista del forastero, Kubis y Gabcik empuñaron las armas, impulsados por el instinto. Pero tuvieron suerte: el hombre que dijo llamarse Baumann, les explicó que sólo estaban a 20 km de Praga. Prometió facilitarles el contacto con la resistencia de la capital. El pertenecía al movimiento Sokol, una de las muchas ligas patrióticas declaradas fuera de la ley. Después de pasar cuatro días en la cantera, Baumann los llevó al hogar de una familia de la capital, poniéndolos posteriormente en contacto con el jefe del movimiento de resistencia, el profesor de química Vladislav Vanek, alias Jindra, jefe del movimiento Sokol, y por ello el personaje número uno de la resistencia.



El profesor Vladislav Vanek, alias Jindra, jefe del movimiento de resistencia checo en Praga

El profesor Vanek relata así su primer encuentro con Jan Kubis:

«Como jefe del grupo de resistencia checoslovaco Jindra, supe a principios de 1942 que es planeaba llevar a cabo un atentado contra la persona de Heydrich. Desde 1939, el movimiento Sokol constituía el núcleo de la resistencia checa. Uno de nuestros hombres descubrió a dos individuos ocultos en una cantera abandonada, cerca de Nehvizdy, los cuales le explicaron que acababan de llegar de Inglaterra y deseaban trasladarse a Praga, donde habían de cumplir una misión especial. Cuando ambos jóvenes llevaban ya una semana en la ciudad, les mandé aviso de que deseaba hablarles.

»Sólo uno acudió a la cita. Hasta el momento únicamente sabíamos que dos hombres se habían lanzado en paracaídas desde un avión..., que bien podría ser alemán. Aunque fuera cierto que se hubieran lanzado desde un aparato británico, cabía la posibilidad de que los verdaderos agentes estuviesen detenidos, y que dos espías alemanes los hubieran remplazado. En aquellos tiempos había que extremar mucho la cautela.

»Le pedí que exhibiera su documentación, naturalmente falsificada, que nombrara algunos oficiales checos en Inglaterra y que describiese el lugar donde había nacido. El joven Jan Kubis –éste era su nombre auténtico– se mostró un tanto irritado ante mis vacilaciones. Después de todo eran los primeros hombres que nos enviaban, y como quiera que nuestras comunicaciones con Londres eran bastante irregulares desde hacía algún tiempo, no nos habían avisado su llegada. En el curso de la charla –que más parecía un interrogatorio, pues





Cantera abandonada en las cercanías de Nehvizdy, donde se ocultaron Kubis y Gabcik, después de lanzarse en paracaídas

había una pistola sobre la mesa–, tuve la impresión de que todo estaba en orden. Pregunté a Kubis lo que él y su camarada pensaban hacer. Al principio se refirió a su misión especial, pero acabó por manifestar, tras cierto rodeo, que había llegado para matar a Heydrich. Yo tenía vagas sospechas de ello, sobre todo desde que les oí mencionar la palabra «Antropoide».

»Debo admitir que no sentí mucho entusiasmo por el intento. Las consecuencias de un atentado suelen ser grandes, pero, en este caso, tratándose de uno de los pilares fundamentales de la jerarquía nacionalsocialista, las represalias superarían lo imaginable.

»Ninguno de ambos había considerado esta cuestión, ni tampoco parecían tener el menor interés en ello. Expliqué a Kubis mi postura, mas al parecer no le causé la más mínima impresión. Habían recibido la orden en Londres, y nosotros, como miembros de la resistencia, teníamos la obligación de ayudarles en su tarea. De momento les confié a uno de mis mejores hombres, Jan Zelenka, alias tío Hajski. Jan Zelenka les proporcionó alojamiento en el hogar de los Moravec, no muy alejado del suyo.»


El maestro Jan Zelenka, conocido como tío Hajski

La señora Moravec, llamada comúnmente tía María, era una decidida combatiente de la resistencia. Su hijo mayor servía en la RAF, y Ata, el más joven, se mostró orgulloso de hablar con paracaidistas de verdad. El tío Hajski cuidó de prepararles los necesarios contactos. Frantisek Safarik, que llevaba más de cuarenta años trabajando en el Palacio de Praga como ebanista, relata:


María Moravec, conocida por tía María

«Conocía a Zelenka desde mi época de colegial; él fue mi maestro. Hacía muchos años que no lo había visto. Me trasladé a Praga, donde aprendí el oficio de ebanista, y pasé a trabajar en el Hradschin, al cuidado de las restauraciones de muebles, tanto antiguos como modernos.

»Un día de otoño de 1941, al cruzar el patio, vi a Zelenka, que se dirigía a mi encuentro. Me había reconocido en el acto, y me preguntó qué hacía en el lugar. Se lo conté, y él –lo mismo que hacía en la escuela– quiso conocer mi opinión sobre las circunstancias por que atravesaba el país. Le dije que no podía soportar a los alemanes, que los tiempos eran calamitosos; en resumen, lo que suele decirse en tales casos.

»Me invitó a una cerveza y poco después me rogó que le tuteara. A partir de aquel día acudió a verme con bastante frecuencia, para informarme de muchas cosas, hasta que, al fin, me propuso trabajar para la resistencia. Le pedí unos días para meditarlo, y terminé por acceder.


Frantisek Safarik, ebanista que trabajaba en el Palacio Hradschin

»En la primavera de 1942 me envió a dos jóvenes, diciéndome que se trataba de dos paracaidistas llegados de Inglaterra. Tenían una misión especial que cumplir; yo debía indicarles cuál era el automóvil de Heydrich, e informarles de cuanto deseaban saber. Les hice ver el "Mercedes", y también los automóviles de la escolta.

»Posteriormente, ambos me visitaron en más de una ocasión, acompañados de sus amigas. Un día me confesaron haber llegado con la orden de dar muerte a Heydrich.»

Primavera de 1942. Kubis y Gabcik –provistos de los documentos necesarios y de sendas bicicletas– recorrieron muchas veces el itinerario habitual de Heydrich, en busca del lugar más favorable para cumplir su misión. La avenida bordeada de castaños, por la que Heydrich pasaba dos veces al día, les pareció el sitio ideal.

En principio decidieron tender un cable de acero entre uno y otro lado de la avenida, para hacer que el vehículo se detuviera, y tirotear a Heydrich y al conductor, o bien levantar el cable hasta la altura de las cabezas y segarlas, pues a Heydrich le agradaba recorrer a gran velocidad el rectilíneo tramo.


Josef Valcik fue informado del plan. Fotografía tomada durante su adiestramiento en Inglaterra

En principio se había previsto este tramo de carretera entre Panenské Brezany y Praga, para llevar a cabo el atentado. Después se perpetraría en otro lugar

Sin embargo, el plan tenía un serio inconveniente: no ofrecer la menor posibilidad de huida en caso de malogro, y tanto Kubis como Gabcik no aspiraban a conquistar la palma del martirio.

Regresaron a Praga un tanto abatidos, pero, al fin, encontraron un lugar apropiado en el suburbio de Liben: una curva cerrada poco antes de rebasar el puente Troya y enfilar el centro de la capital. La curva de Liben era el sitio ideal para ejecutar el atentado. El vehículo de Heydrich se vería obligado a reducir la marcha y, durante unos segundos, el protector del Reich presentaría un blanco magnífico para cualquier buen tirador. Un amigo, Josef Valcik –adiestrado en Inglaterra lo mismo que Kubis y Gabcik– fue informado por ambos del plan. A las nueve en punto de la mañana, los tres se situarían en la parada del tranvía frente a la curva, simulando esperarlo. Kubis llevaría en su cartera una granada especial de 40 cm de longitud, para lo que pudiera suceder, mientras que Gabcik estaría preparado con la metralleta, oculta entre los pliegues de su gabardina. Llegado el momento, Valcik se situaría a unos 250 m, en un lugar donde se vería llegar el automóvil de Heydrich. Tan pronto como apareciese, Valcik daría la señal con un espejo. Al recibirla, Kubis y Gabcik se dirigirían rápidamente hacia la curva, donde podrían disponer las armas en espera de ver surgir el vehículo.

Para la huida tenían preparadas las correspondientes bicicletas. Jindra fue informado del plan con todo detalle.

Volvamos a ceder la palabra al profesor Vladislav Vanek, alias Jindra:

«La situación no era nada fácil. Kubis y Gabcik se empeñaban en ejecutar el

Una de las nueve cargas explosivas que los autores del atentado transportaron desde Inglaterra



El arma de Gabcik para el atentado: Metralleta inglesa tipo «Sten», núm. 450.416



atentado, pese a que nuestra organización se hallaba en peligro desde finales de marzo de 1942, por haber sido capturados un radiotelegrafista y varios de nuestros hombres. Al informarles de los riesgos de la operación, ellos insistieron en que habían recibido una orden, y tarde o temprano la llevarían a cabo. Hablé varias veces del asunto con el teniente Bartos; también él procedía de Inglaterra, y junto con Valcik se había comunicado con Londres desde Lezaky, cerca de Pardubice. Convinimos en llamar a Londres, para preguntar si el atentado se tenía que ejecutar durante aquella época o no.

»La respuesta de Londres fue como sigue: "Es del todo punto necesario".

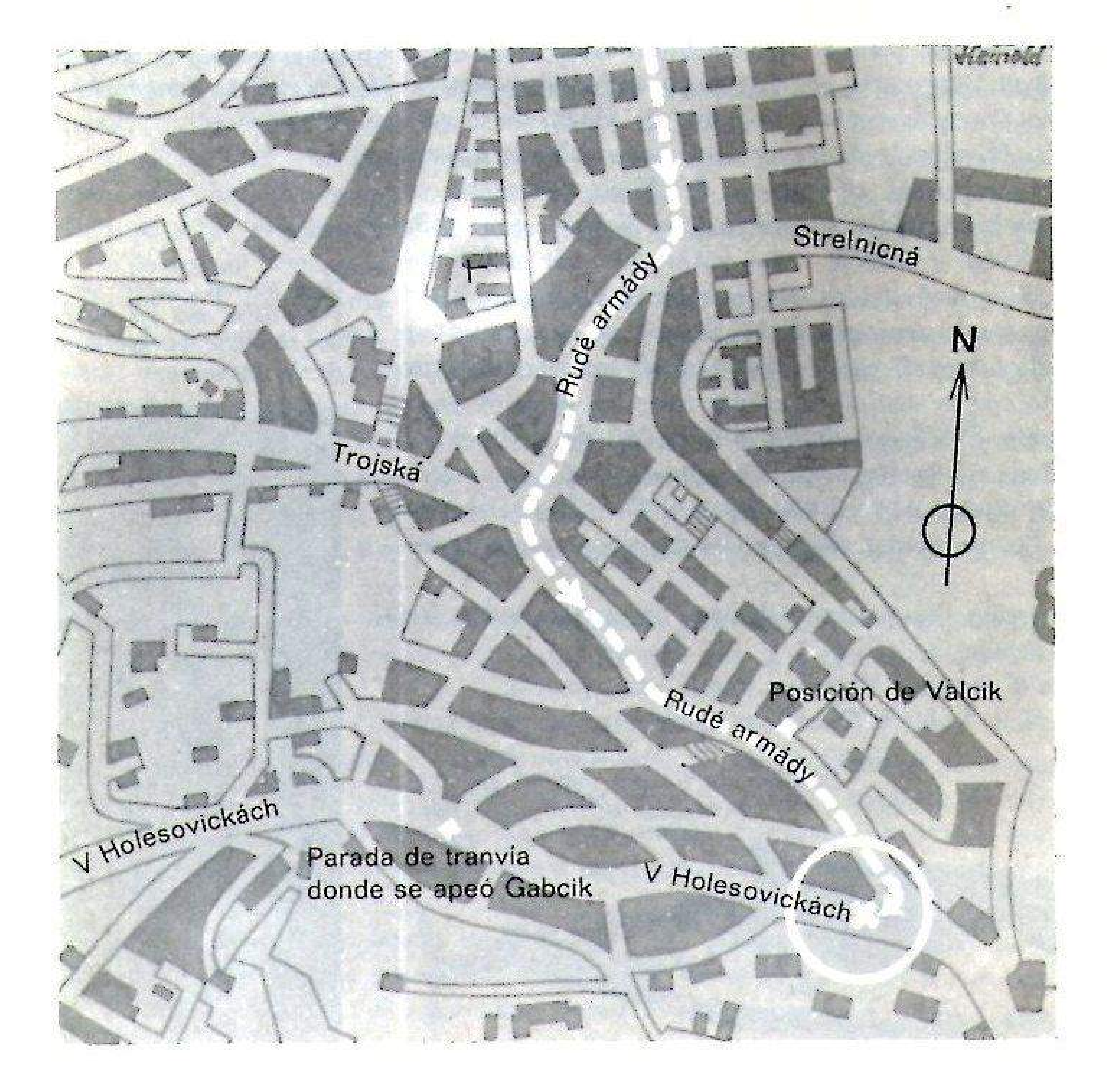
»Nuestro Gobierno en el exilio deseaba mostrar que el pueblo checo no tenía nada en común con el Gabinete marioneta presidido por Hacha, y alentaba la organización de un poderoso movimiento de resistencia.

»Por otro lado se sabía que el atentado desencadenaría violentas represalias, y con ello se activaría la labor de los elementos de la resistencia.

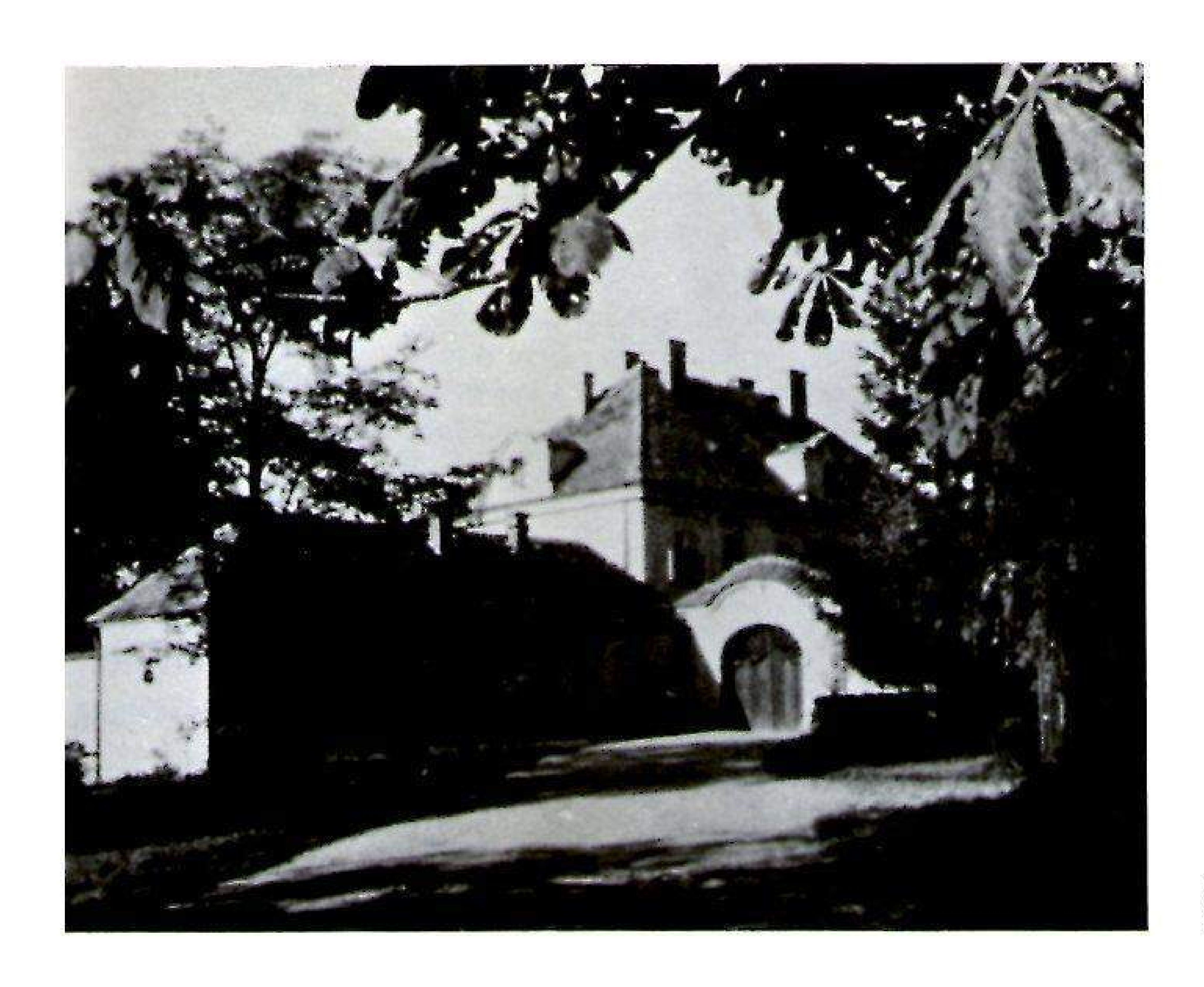
»A mediados de mayo de 1942, Kubis y Gabcik me informaron acerca de los detalles de su plan, que pareció excelente.

»A los pocos días, uno de mis contactos en el Hradschin me comunicó que Heydrich saldría el 27 de mayo de 1942 en dirección a Berlín, y se pensaba que tal vez no regresaría a Praga, al menos ostentando un importante cargo que le obligara a residir en la capital.

»Hice saber a Kubis y a Gabcik que la mejor fecha para realizar el atentado sería la del 27 de mayo, ya que sería casi seguro que Heydrich viajaría sin escolta.»



Plano del lugar del atentado. En el círculo blanco, la curva muy cerrada que enfila la avenida Holesovickach

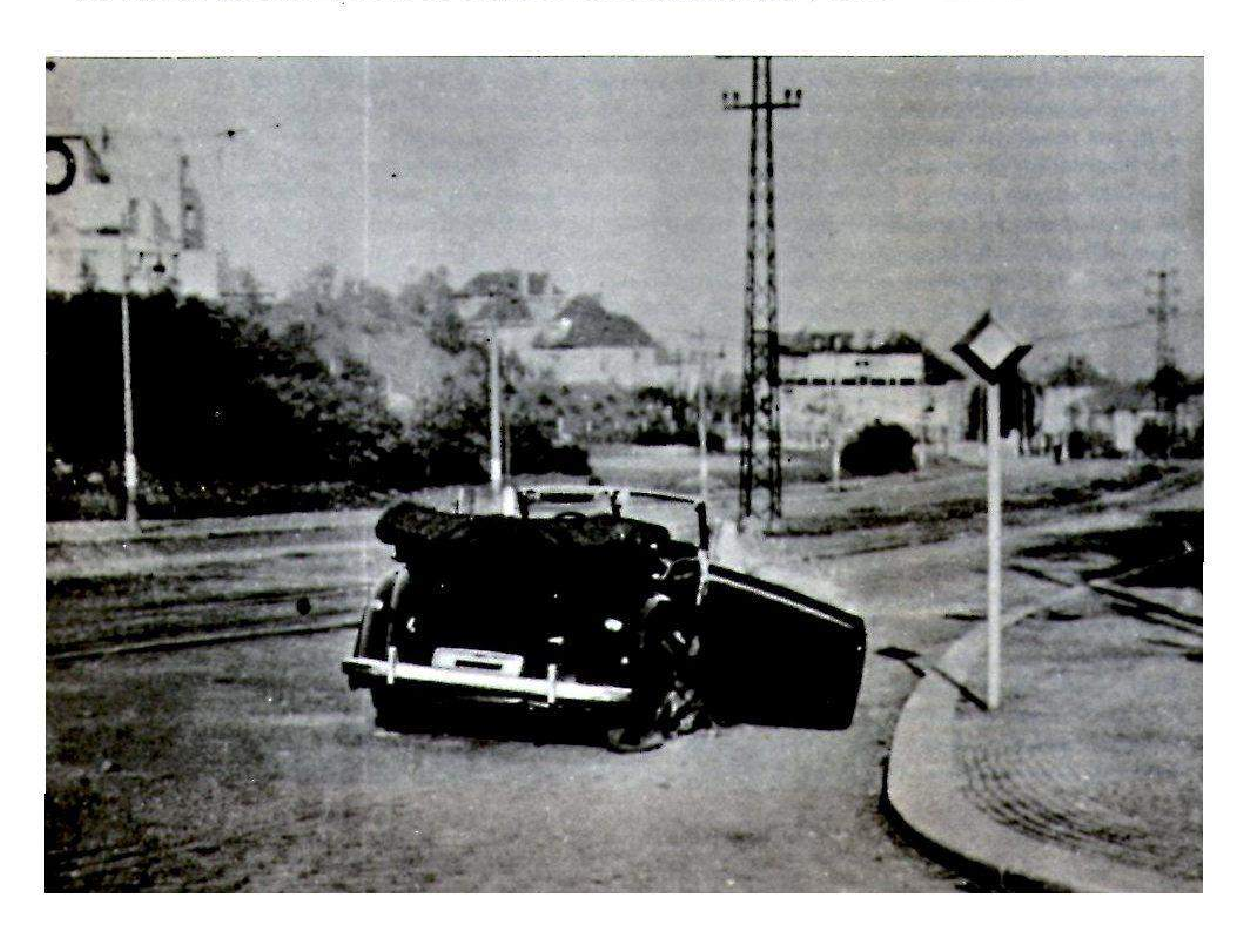


Residencia de Heydrich en Panenské-Brezany

El 27 de mayo de 1942 resultó un hermoso día primaveral. Poco antes de las diez de la mañana, Heydrich se despidió de su mujer y de sus hijos. El conductor, *oberscharführer* (sargento) de las SS, Klein, tenía listo el automóvil, un «Mercedes» descapotable, para llevar a su jefe al aeropuerto. Como ya lo había venido haciendo últimamente en varias ocasiones, Heydrich no llevaba escolta, e iba con el vehículo descubierto, como para demostrar que no la necesitaba.
En Praga-Liben, dos jóvenes situados junto a la parada del tranvía los dejaban pasar sin abordar ninguno. Esperaban que Heydrich saliera a las nueve en punto de su residencia en Paneské Brezany. Pero transcurrían los minutos y no había rastro del automóvil. Impacientes y nerviosos, ambos consultaban con frecuencia el reloj de la torre cercana. ¡Todo tan bien preparado, y el coche de Heydrich sin llegar! Acababan de dar las once y media, y de pronto vieron la señal de Valcik con el espejo. Mientras corría, Gabcik vio aproximarse un tranvía; Kubis ya estaba en su puesto. El descapotable verde oscuro subió la cuesta a toda marcha. Al llegar a la curva, el chófer aplicó el freno, y redujo la velocidad.
Con la metralleta a punto, Gabcik escuchó el zumbido del motor. Después, vio a Heydrich; apuntó, oprimió el gatillo..., ¡pero del arma no salió ninguna bala!
¡Se había atascado el seguro! Gabcik contemplaba la metralleta como petrificado, Kubis le gritó con desesperación: «¡Josef!». Pero nada. Heydrich y Klein ya les habían descubierto. Klein frenó bruscamente, y los dos ocupantes del coche sacaron sus pistolas. Entonces, Kubis se acordó de la granada, la sacó y la arrojó contra el vehículo. Se produjo una fuerte explosión; piezas de metal y jirones del tapizado salieron despedidos por el aire. Heydrich y Klein saltaron del coche, en apariencia ilesos. El tranvía se detuvo.
Kubis montó en su bicicleta y emprendió una veloz carrera hacia el puente Troya. Heydrich se tambaleó y cayó cobre el radiador del coche. Klein echó a correr detrás de Gabcik, gritando y disparando; Gabcik se metió por una calle lateral, y desde la puerta de una tienda abatió a Klein de un tiro certero. Des-

pués siguió corriendo calle arriba, llegando a tiempo de subir a un tranvía que se dirigía hacia el centro de la ciudad.
Nadie se percató de su agitación. Al llegar a la plaza Wenzel echó de menos los objetos que había abandonado en el lugar del atentado: la metralleta, la cartera, la gabardina y la bicicleta. ¡Y ésta era propiedad de la tía María! Además, ignoraba que Kubis también había olvidado algo: la cartera y la gorra.
Mientras tanto, los policías checos de servicio en la curva de Liben detienen una furgoneta. Heydrich hace acopio de las últimas fuerzas que le restan, y se tiende en la parte trasera del vehículo. Prácticamente, es un hombre muerto: junto con los cascos de metralla, han penetrado en el bazo fragmentos de tejido de la tapicería del automovil. Las lesiones internas originan el envenenamiento de la sangre.
Los objetos abandonados por los autores del hecho son expuestos en el escaparate de una tienda de la plaza Wenzel; asimismo, la Prensa se encarga de difundirlos. Por medio de la radio y de los altavoces se da cuenta al público del atentado, asi como una somera descripción de los autores. «Todo aquel que, de una u otra forma, proteja a los bandidos, será ejecutado, junto con su familia.»
La población es invitada a colaborar en la búsqueda de los autores, y las autoridades ofrecen una recompensa de diez millones de coronas para quien aporte datos que permitan la captura de los autores del hecho.
Pocos días más tarde, se duplica el importe de dicha recompensa, equivalente a dos millones de marcos.
Gabcik encontró refugio en casa de los Fafek, sita en el barrio extremo de Zizkov, mientras que Kubis se ocultó en el domicilio de la tía María, lo cual no dejaba de resultar peligroso, toda vez que la bicicleta abandonada pertenecía a dicha señora.
No tardó en decretarse el estado de excepción. Los restaurantes, cines y teatros

El automóvil de Heydrich, poco después del atentado



cerraron sus puertas. A partir de las nueve de la noche imperaba el toque de queda. Nadie podía entrar ni salir de la ciudad sin la debida autorización y, todas las noches, patrullas especiales de la Gestapo registraban casa por casa. Bloqueaban calles y puentes, cacheaban a los transeúntes, inspeccionaban los automóviles, e irrumpían en oficinas, sótanos, graneros y establos. En las pesquisas efectuadas al día siguiente en toda Bohemia y Moravia participaron más de 450.000 alemanes en total: Más de 5.000 localidades fueron inspeccionadas en varias ocasiones. Se investigó a más de cinco millones de personas; en realidad, tal vez haya sido la más gigantesca operación de búsqueda de todos los tiempos. Pero los autores seguían sin ser descubiertos; sin embargo, su frecuente cambio de escondrijo no resultaba suficiente, porque no sólo ellos, sino también sus cómplices, estaban en peligro. La radio anunciaba a diario la captura y ejecución de centenares de checos.

Exhibición de los objetos pertenecientes a los autores del atentado

El doctor Vladimir Petrek, capellán de la iglesia ortodoxa de San Cirilo, fue uno de los que prestaron valiosa ayuda en el momento de mayor peligro. Petrek se ofreció para albergar en su templo a los paracaidistas.

Kubis, Gabcik, Valcik y otros cuatro paracaidistas se refugiaron en dicha iglesia, donde puede decirse que sólo iban a pernoctar. Durante el día se podía deambular con relativa tranquilidad por la capital.

Heydrich murió el 4 de junio de 1942. Los más destacados cirujanos alemanes no pudieron salvarle. Su muerte fue lenta y agónica, como la de muchas de sus víctimas.

El 11 de junio de 1942 se hizo saber al público que las autoridades habían tomado «medidas drásticas» contra la localidad de Lídice, donde «habían sido ejecutados los adultos masculinos, las mujeres enviadas a diversos campos de concentración, y los niños recluidos en instituciones adecuadas. Se ha procedido a la demolición de las edificaciones del lugar, cuyo nombre ha sido borrado definitivamente.»

Algunas semanas después, el pueblo de Lezaky sufrió igual destino trágico.

Continuaba febrilmente la búsqueda de los autores, pero en vano. Las cárceles rebosaban. En aquella época, se apiñaban en cada celda hasta diecisiete personas.



Doctor Vladimir Petrek

Uno de los escondites de los miembros de la resistencia checa: la iglesia ortodoxa de San Cirilo y Metodio, en Praga

Los pelotones de ejecución apenas descansaban, y la guillotina de la prisión Pankrac cumplía a diario con su macabra tarea. Pasaron del millar las personas decapitadas en ella, y fue incalculable el número de las que murieron ahorcadas.

El ultimátum dado para la captura de los autores del atentado expiraba el 18 de julio. Nadie sabía lo que podría ocurrir; lo de Lídice probaba que los alemanes eran capaces de todo. Karel Curda, instruido en Inglaterra, perdió la serenidad. El 16 de junio de 1942 compareció en el palacio Pecek, sede de la Gestapo en Praga. Al identificar la cartera con la mancha en la cerradura como perteneciente a Josef Gabcik, tuvo que contar todo lo que sabía.



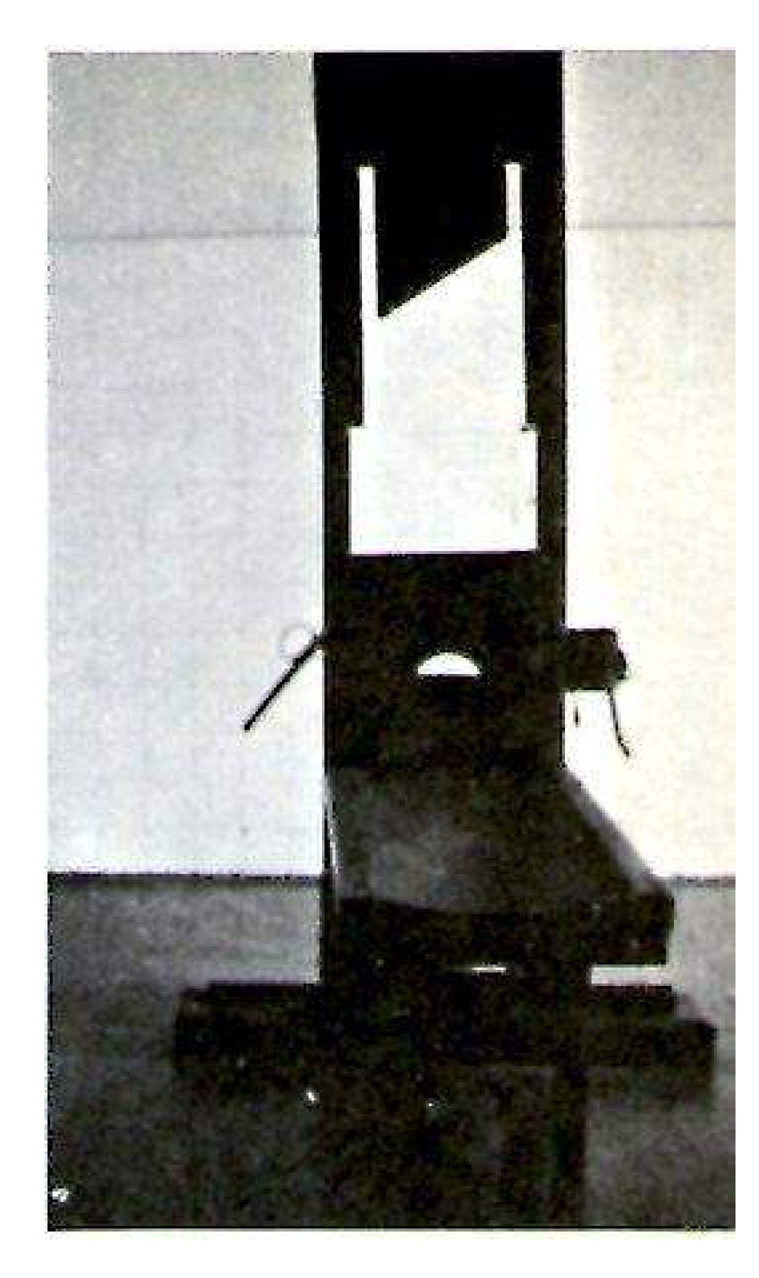
Karel Curda, recluta del SOE en Inglaterra

Contraviniendo las normas, no buscó refugio en una casa extraña después de ser lanzado en paracaídas sobre Checoslovaquia, sino que se ocultó en la granja paterna. Como amigo de Kubis y de Gabcik, estaba al corriente de todo, y también sabía quiénes les habían ayudado. Lo único que ignoraba era el escondite de los autores del atentado y de los otros paracaidistas.

Pero la Gestapo y las SS se contentaron con lo que les dijo Curda. Se había roto la conspiración del silencio. Los funcionarios investigadores se hallaban muy ocupados con nombres y direcciones. Primero le tocó el turno al tío Hajski, que ingirió una cápsula de cianuro. Unos cuantos agentes de la Gestapo fueron a casa de la tía María y procedieron a su registro. Sin que ellos se dieran cuenta, la mujer tomó una pastilla de veneno y expiró ante su hijo, Ata.

El señor Moravec y Ata fueron conducidos al palacio Pecek, donde fueron careados con otros miembros de la resistencia. Los agentes de la Gestapo sospechaban que, además de su madre, Ata era el único que sabía el escondrijo de los autores del atentado contra Heydrich. Desde luego, sabían que se ocultaban en una iglesia, pero existen muchas en Praga.

Era el 17 de junio; al día siguiente vencía el plazo del ultimátum, y Ata debía hablar.
El joven, que sólo contaba diecisiete años, se negó a confesar, y soportó estoicamente los interrogatorios de la Gestapo. Pasadas veinticuatro horas, le mostraron la cabeza de su madre, diciéndole que, de persistir en su silencio, no tardaría en ver la de su padre, que aún seguía con vida. De modo que no tenía otro remedio que dar el nombre de la iglesia. Poco antes de medianoche, Ata se desmoronó, y los alemanes obtuvieron la información que deseaban.
Advertido el *gruppenführer* de las SS, Frank, mandó llamar a Von Treuenfeld, general de las SS. Pasadas tres horas, sobre las 3.45, Treuenfeld mandó a sus tropas que bloquearan los edificios de la parte occidental de la plaza Karl, y los de las calles Resslowa y Am Sderas, formando una doble barrera. Hizo observar expresamente: «Tanto si atacan como si intentan huir, se capturará con vida a los fugitivos». Jan Kubis, el teniente Opalka y el capataz Swarc se turnaban la guardia en la parte alta de la iglesia, mientras que Josef Gabcik, Valcik y otros dos paracaidistas dormían en la cripta.
Aquélla habría de ser la última noche que pasarían en el templo; al día siguiente se les conduciría fuera de Praga, en busca de un refugio más seguro.
Se supone que los tres que montaban la guardia descubrieron a los soldados en torno a la iglesia, pues abrieron fuego al ver que los primeros elementos de la Gestapo penetraban en el templo a través de una pequeña entrada lateral.
El informe del general Von Treuenfeld proporciona una suficiente información sobre lo que ocurrió durante las horas siguientes:
«Poco después de haberse completado la barrera interior, varios agentes del Servicio de Seguridad y un grupo de 25 hombres de las SS abrieron fuego sobre la



Guillotina de la prisión Pankrac, en Praga

Lidice, 10 de junio de 1942



iglesia. Se entabló un violento tiroteo con los criminales, durante el cual los alemanes también lanzaron granadas de mano.

»Al mismo tiempo se disparaba con metralletas desde las casas próximas a la iglesia, a través de sus ventanales. Gracias a las medidas tomadas, sólo corrían peligro los hombres aislados en el interior del templo. Habida cuenta de que la lucha con los criminales presentaba todas las trazas de una verdadera operación de asalto, y de que si no se procedía con orden los soldados de las SS podrían sufrir un número excesivo de bajas, el comandante en jefe de las SS dispuso:

a) Interrumpir el fuego sobre el interior de la iglesia desde las casas fronteras a la misma;

b) los agentes del SD, las fuerzas de las SS a ellos incorporadas y el batallón de guardia SS en Praga, debían limpiar de inmediato el interior del templo;

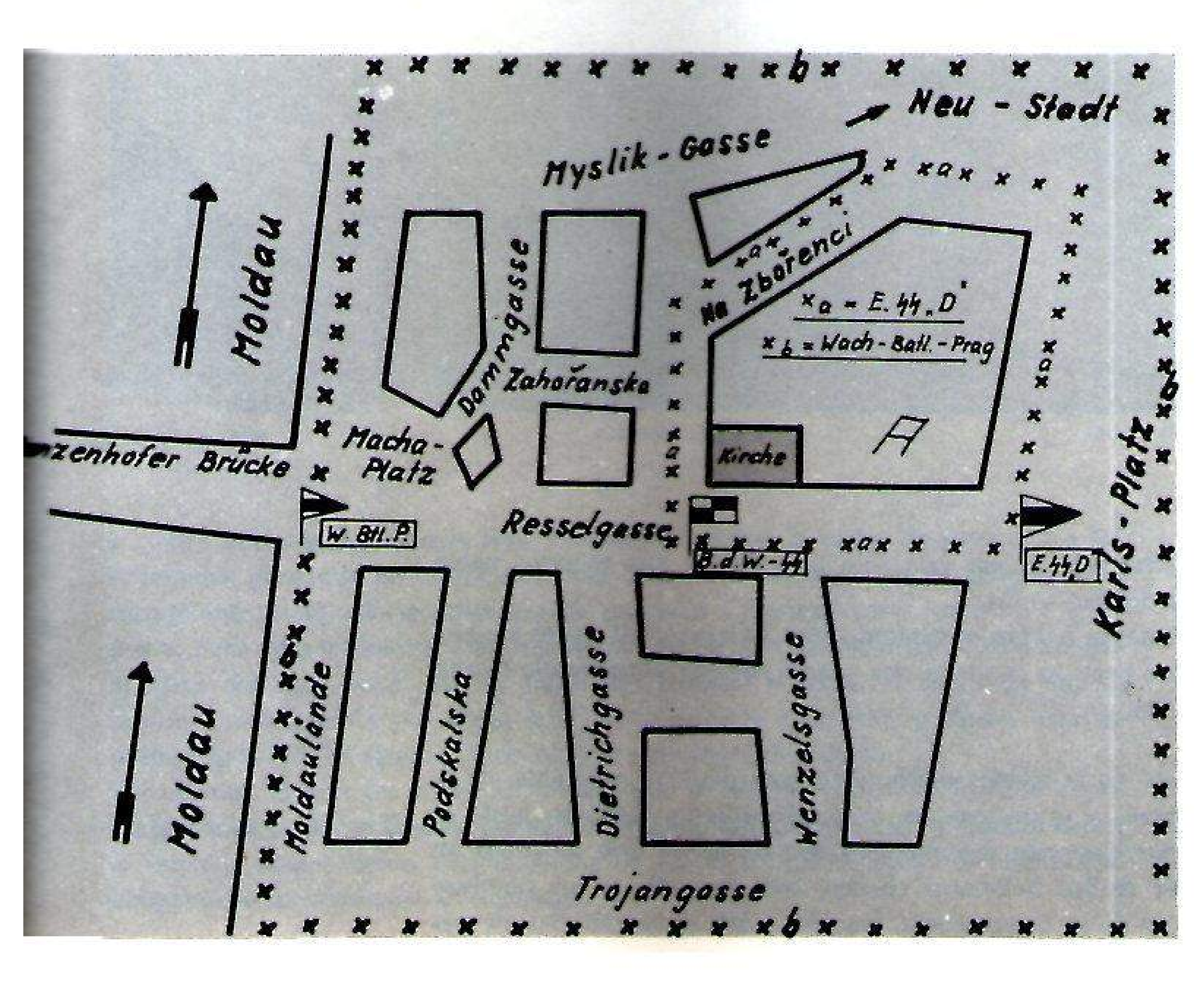
c) un grupo de asalto de la División SS Deutschland, al mando de un jefe experto en el combate, se lanzaría al ataque contra los criminales que resistían tan encarnizadamente. Se ignora el número de ellos, así como su posición exacta.

»Tras una lucha de dos horas, los tres criminales apostados en la parte superior de la iglesia fueron reducidos a la impotencia. Eso sucedía sobre las siete de la tarde. Uno de ellos estaba muerto, y los otros dos vivían aún, pero sufrían graves heridas.»

El teniente Opalka se suicidó. Swarz y Kubis resultaron gravemente heridos por las grandas de mano, y fallecieron minutos después.

Los hombres de la Gestapo llevaron a Curda al escenario de la refriega, desen-

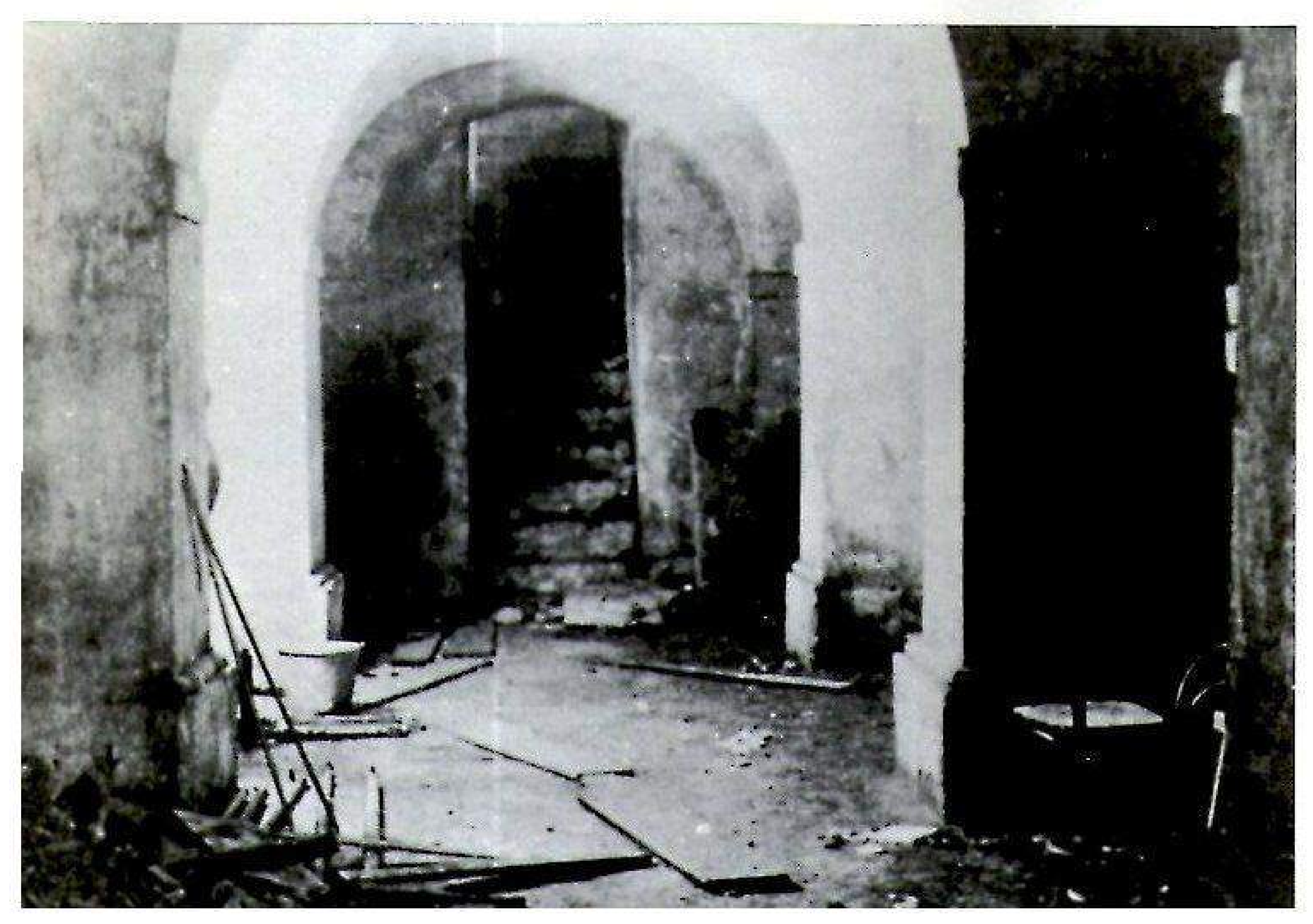
Fotografía de la página 126: Karel Curda (flecha) es llevado ante sus camaradas muertos para identificarlos



Plano de los alrededores de la iglesia, que el general de las SS Von Treuenfeld adjuntó al informe de la acción



Los bomberos checos son requeridos para inundar la cripta



La cripta poco después del combate

gañándose al informarles este último que sólo uno de los tres muertos había participado en el atentado: Jan Kubis.
Mientras tanto, los alemanes habían encontrado otra indumentaria en el templo, de forma que en alguna parte se ocultaba una cuarta persona: Buscándolo dieron con la entrada a la cripta.

«Cerca del acceso oeste de la iglesia se descubrió una plancha separable, de la que arrancaba una escalera que conducía al oscuro sótano. Además, junto al altar había una enorme losa, con evidentes señales de haber sido colocada en fecha reciente. El jefe de los bomberos checos, que asesoraba a los hombres del SD en estas materias de su competencia, manifestó que se necesitarían de tres



Jan Kubis



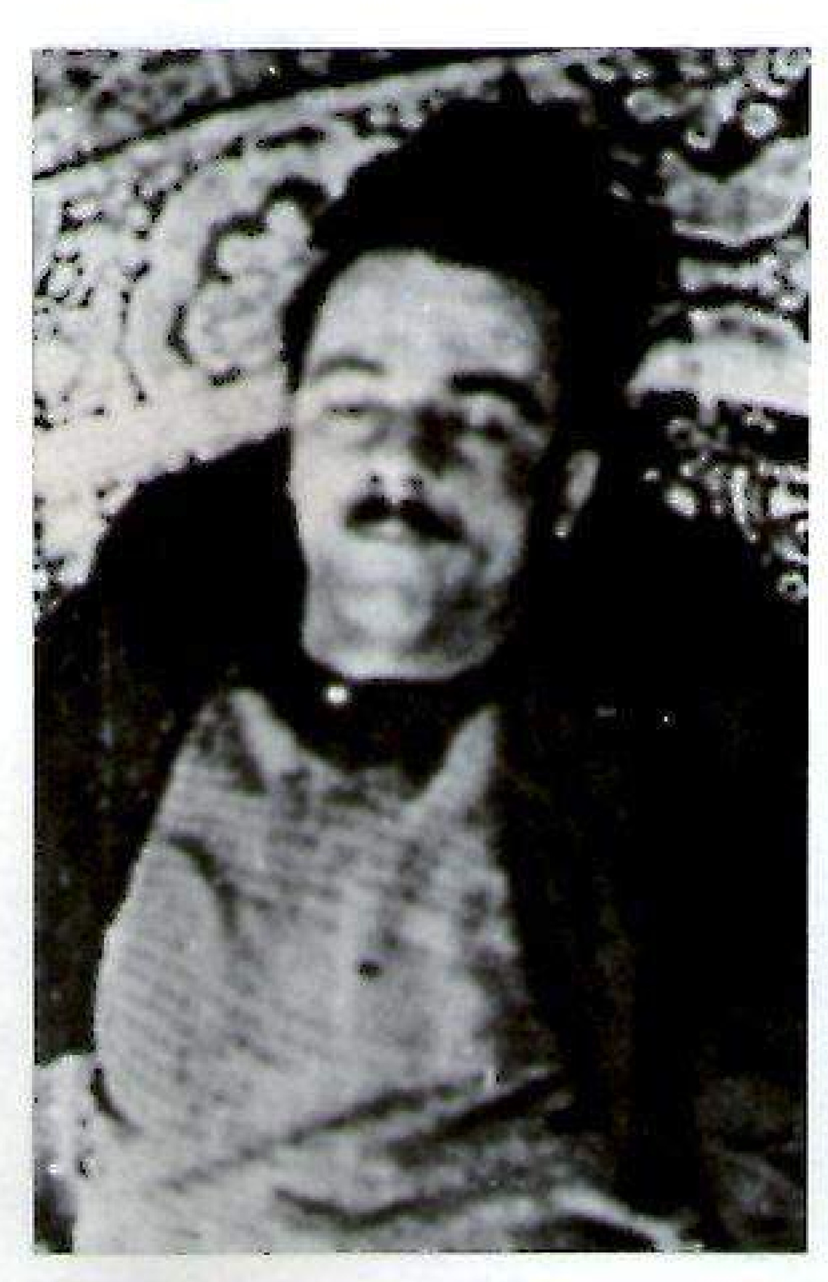
Josef Gabcik



Josef Valcik



Adolf Opalka



Jaroslav Swarc



Josef Bublik

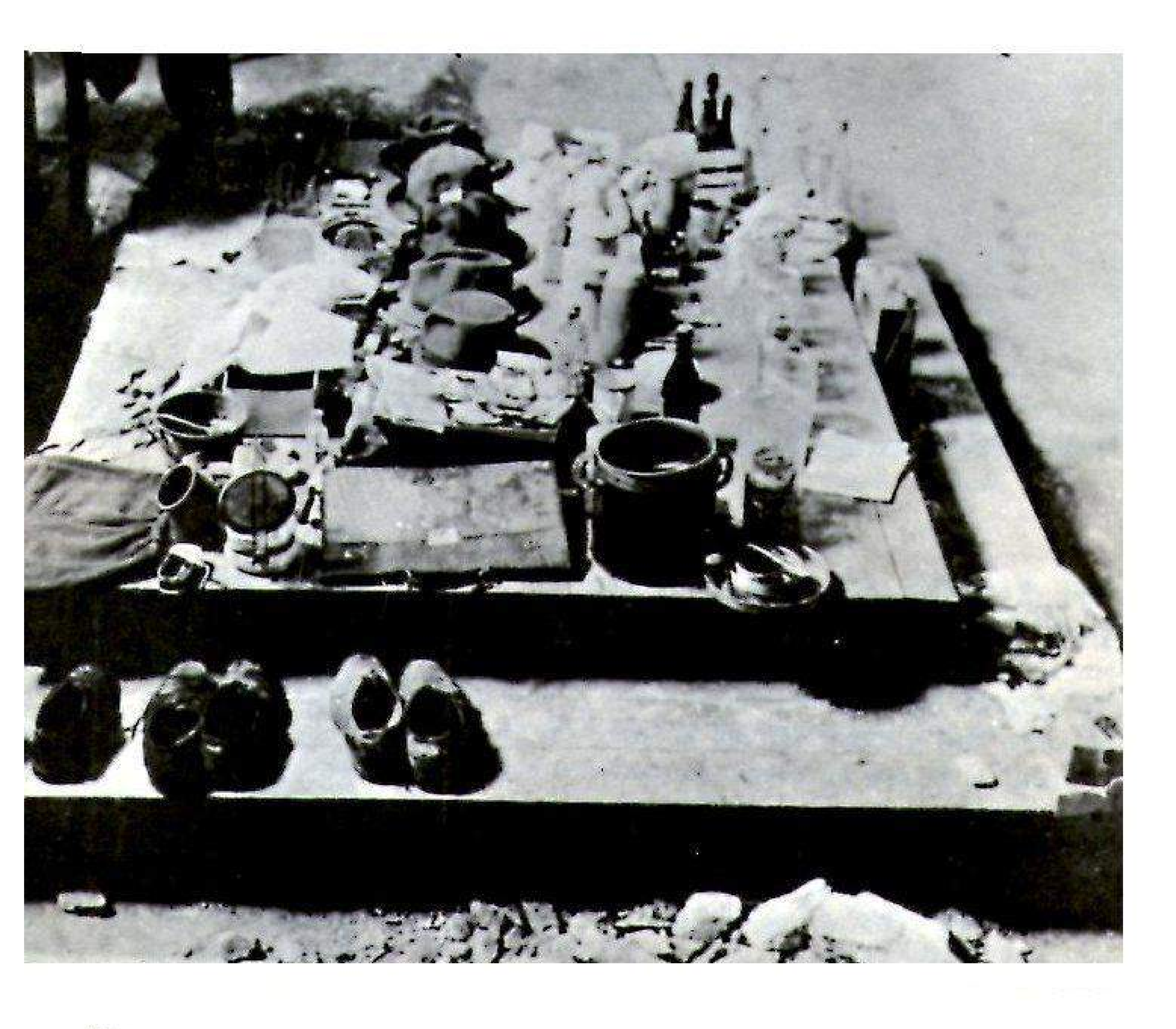
Jan Chruby



a cuatro horas para quitar la losa. El capellán recibió la orden de persuadir a los criminales para que se entregasen, mas ellos se obstinaron en su propósito de resistir ante cualquier circunstancia. Se procedió a inyectar gases irritantes y agua por el pozo de ventilación. Después de un tiempo relativamente corto, se notó que el nivel del agua en el sótano subía con lentitud. Cundió el temor de que el líquido tuviera salida por algún lado, y de que los criminales pudiesen escapar utilizando la red del alcantarillado o algún pasadizo subterráneo.

»Entretanto, el jefe del Arma SS ordenó que se dejara inundar el sótano, y que un grupo de asalto se metiera por el mencionado pasadizo. Al ser hostigados desde el interior, respondieron con granadas de mano e intenso fuego de metralleta, obligando a los criminales a retroceder.

La tropa victoriosa de las SS



Pertenencias de los siete resistentes, encontradas en la cripta

»Para facilitar el trabajo de los atacantes, se ordenó al jefe de los bomberos que procediese a sacar la losa, no obstante su afirmación de que para ello se requerirían varias horas. ¡La tarea se efectuó en sólo diez minutos! Se descubrió entonces que del lado del altar partía una amplia escalera de piedra.
»Poco antes de quitar la losa, tuvo lugar en el sótano un vivo intercambio de disparos y de granadas de mano. Cuatro de los criminales aparecieron muertos en el sótano. Además de sus muchas heridas, algunos presentaban un tiro en la cabeza, prueba evidente de que se suicidaron antes de ser cogidos vivos.»

El victorioso grupo de las SS posó orgullosamente para los fotógrafos. Informes posteriores revelaron que 14 hombres de las SS resultaron muertos, y 21 gravemente heridos, de los 350 que participaron en la lucha, que duró más de seis horas.
Los inertes cuerpos de los siete paracaidistas fueron colocados en la acera, frente a la iglesia. Karel Curda los indentificó para los alemanes.
Respecto a la Gestapo, la operación aún no se daba por concluida. El capellán Petrek, su obispo y otros miembros de la iglesia ortodoxa checa, fueron juzgados y condenados a muerte. Los familiares de los siete paracaidistas muertos fueron las siguientes víctimas de la cruenta represalia alemana.
Más de diez mil personas fueron enviadas a los campos de concentración, y casi 1.500 ejecutadas, a consecuencia del atentado que costó la vida a Reinhard Heydrich. También Jindra fue capturado, pero no se le siguió proceso alguno. Finalizada la contienda testificó en contra de Curda, quien desde entonces vivía en la opulencia con el dinero obtenido por su traición. En 1946, Karel Curda fue condenado a morir ahorcado, lo mismo que el *gruppenführer* de las SS, Karl-Hermann Frank.



El capellán doctor Vladimir Petrek y el prior Czikl, de la iglesia de San Cirilo y Metodio, durante el proceso

Agente 54

Praga. Durante la Segunda Guerra Mundial, la «Ciudad de Oro» fue escenario de las andanzas de un espía alemán gracias al cual los aliados se enteraron de gran parte de los planes de Hitler.
Paul Thümmel, hábil pastelero e íntimo amigo de Himmler, más tarde funcionario del Abwehr, fue uno de los agentes más eficaces de la pasada contienda. Facilitó datos concretos sobre la invasión de Checoslovaquia, advirtió a Londres sobre el ataque alemán contra Polonia, así como sobre el inicio de la batalla de Inglaterra. También predijo la invasión de Noruega, Holanda, Bélgica y Francia, y ya en 1940 informó de la fecha aproximada del ataque a la Unión Soviética, así como del secuestro planeado por elementos de las SS en la persona del duque de Windsor, en Lisboa.



Paul Thümmel, militante núm. 61.574



Thümmel (centro), cofundador del grupo local del partido nacionalsocialista en Neuhausen (Sajonia), en 1927

Traidor X, A-54, Voral, René, doctor Holm, doctor Steinberg, Eva y por último Peter Toman; éstos fueron los seudónimos de Paul Thümmels, nacido el 15 de enero de 1902 en Neuhausen, en los Montes Metálicos, de oficio panadero, y cofundador en 1927 del grupo local del partido nazi en su lugar natal.

Con motivo de la fundación de dicho grupo local, comenzó su actuación política el avicultor Heinrich Himmler, quien durante su estancia en Neuhausen se alojó en casa de Thümmel.

Tras el advenimiento del nacionalsocialismo al poder, el *Reichsführer* de las SS, Heinrich Himmler, demostró a Thümmel gratitud por los servicios prestados y su inquebrantable adhesión: le proporcionó un trabajo en Dresden, concretamente en el Abwehr del almirante Canaris. El camarada Thümmel – carnet de militante número 61.574 y distinguido con la Medalla de Oro del Partido –, no tardó en ser el hombre de confianza de la oficina del Abwehr en Dresden. Se supone que fueron dificultades monetarias las que, a principios de febrero de 1936, le obligaron a tomar un tren nocturno, cruzar la frontera checa y echar una carta al buzón en Brüx.

La referida carta, en cuyo matasellos constaba la fecha «8 de agosto de 1936», iba dirigida al Ministerio de Defensa checo en Praga-Dejvice:

«El autor de estas líneas se ofrece al Servicio Secreto checo. Los motivos que tiene para ello apenas son de interés. Estoy en situación de realizar lo que sigue...»

El coronel Alois Frank, entonces teniente del Servicio Secreto checo, recuerda la misiva en cuestión, y su secuela:



Heinrich Himmler, hacia finales de los años veinte

«Un día llegó a mi departamento una carta que originó honda sensación. Un alemán deseaba revelarnos los métodos empleados para transmitir información de Checoslovaquia a Alemania, la organización del espionaje alemán en nuestro país, y los planes subversivos del partido sudete alemán.

»Manifestó que nunca sabríamos su nombre, y que jamás se entrevistaría con oficiales del Servicio Secreto checo. En pago a sus servicios exigía la suma de 15.000 marcos, en moneda alemana. La primera entrega sería de 4.000, y justo a la semana siguiente. Necesitaba una cámara fotográfica para realizar su tarea; por razones obvias de seguridad, deseaba adquirirla en Alemania. Para concluir anunciaba que, una vez efectuada la entrega del material prometido, interrumpi-

ría el trabajo durante un año. Aduciendo motivos de seguridad, declinaba colaborar sin períodos de inactividad. Esperaría nuestra contestación hasta el 14 de febrero; de ella dependía que se pusiera a nuestro servicio u ofreciese el material al Servicio Secreto francés. Firmaba "Suyo. F. M.", y puso como señas: "F. M. 137, Lista de Correos, Annaberg/Erzgebirge."

»El teniente coronel Frantisek Moravec, jefe de nuestra sección, reunió a sus más allegados colaboradores poco después de haberse recibido la carta. Nos pareció sospechoso que su autor cometiera faltas de ortografía, incomprensibles en un alemán. El contenido no podía resultar más atractivo, pero acaso se trataba de una provocación. Después de muchas discusiones, se resolvió contestar, y pronto. Al parecer, el hombre necesitaba dinero, y nosotros la información que pudiese facilitarnos. Le escribimos el mismo día, manifestándole que nos interesaba su ofrecimiento y le enviábamos el dinero, aun sin disponer de garantía por su parte. Como es natural, la misiva iba escrita en primera persona, y el remitente era Karl Schimek, Dostalgasse, 19, Praga; se trataba de una de nuestras direcciones apócrifas.

»La respuesta de F. M. no pudo ser más escueta. Nombró a varios agentes alemanes que operaban en nuestro país, y a otros que en Alemania trabajaban



El coronel Alois Frank, en 1967

An das

M i n i s t e r s t v o - N á r o d n i - o b r a n y

P r a h a .

Der Schreiber dieses Briefes bietet sich dem tschechischen Nachrichtendienst an.
Die Gründe hierfür werden Sie kaum interessieren.

Folgendes bin ich in der Lage zu beschaffen:

1. Sämtliche Fragebogen des Deutschen ND von 1935 u. 36
   a) über Inftr.
   b) " Artl.
   c) " Caval.
   d) " Flieger (sehr umfangreich)
   e) " Eisenbahnerkundung
   f) " Gendarmerie-Staatspolizei-Zoll
   g) " ges mt Organisation des CSR Heeres
2. Die Neuorganisation des deutschen Nachrichten-Dienstes, die Eingliederung der Gendarmerie-Zoll-Gestapo und des Sicherheitsdienstes (SD) in den neuorganiersirten Nachrichtendienst der Reichswehr zu einer einheitlichen Organisation in Bezug auf
   a Spionage
   b Gegenspionage
   c Spionageabwehr
   d Gewinnung wirtschaftlicher Nachrichten
3. Die Neuorgansisation des deutschen ND innerhalb der Tschechoslowakei.
4. Sämtliche deutsche Anlaufstellen einschließlich der Ausenstellen der Gestapo und der Abwehr.
   a Namen der Beamten
   b Deckname
   Anschrift
   Telefonnummer
5. Die neuen Leiter der deutschen Abwehr und des ND gegen die CSR
   a Name
   b Deckname
   c Anschrift
6. Die neue Art der Nachrichtenübermittlung aus der CSR. (Sie werden in den nächsten Jahren kaum noch einen deutschen Agenten fangen.)

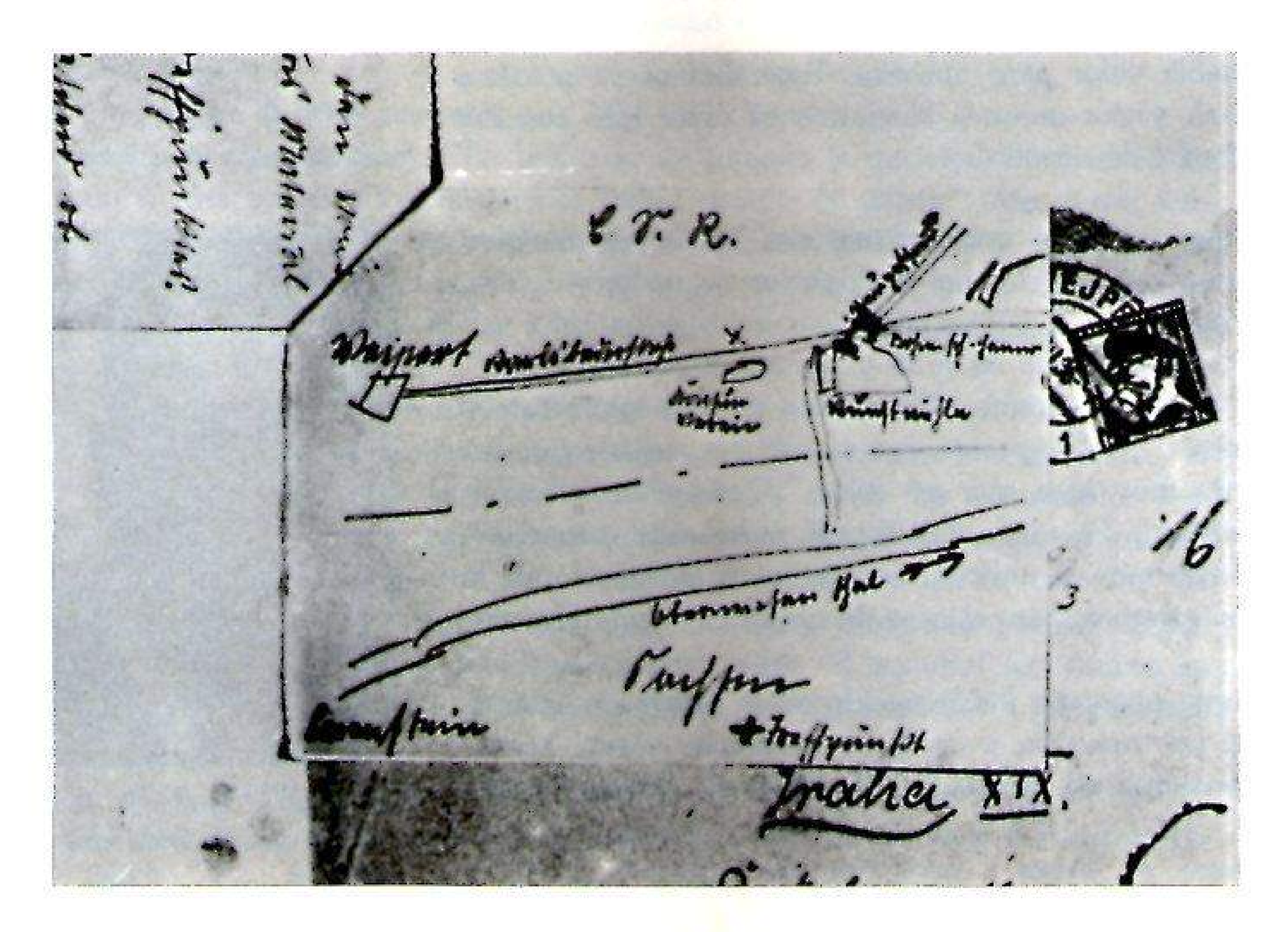
Carta de Thümmel (febrero de 1936), en la que ofrece su colaboración al Servicio Secreto checo. Véase la traducción del texto alemán en el Apéndice, pág. 524



El primer contacto con «A-54» tuvo lugar el 4 de abril de 1936, en la bifurcación de Neugeschrei, cerca de Weipert, frontera checo-alemana

en contra de Checoslovaquia. Le escribimos dos cartas – poniendo en ellas varios billetes de cien marcos –, y rogamos a F. M. una entrevista, a lo que accedió. El contacto habría de tener lugar el lunes, 6 de abril de 1936, a las 20,30 h, entre Weipert y Ceske Hamry, en la bifurcación de Neugeschrei.

»Nos trasladamos al lugar indicado y aguardamos. Y de pronto apareció, lenta y cautelosamente. Saludamos con el santo y seña convenido, "Altvater", nos acomodamos en el coche y fuimos a Komotau, donde conversamos con él unas tres horas. Dijo que su nombre auténtico era Jochen Breitner, y que para mayor seguridad no llevaba encima ningún documento de identidad. Al parecer trabajaba como dibujante y fotógrafo en la oficina del Abwehr, en Dresden, y gracias a su novia, encargada del archivo, tenía acceso al material secreto. Explicó que ofrecía sus servicios por tener que saldar deudas, además de proyectar casarse en breve.



Esquema del lugar de contacto que Paul Thümmel envió al Servicio Secreto checoslovaco

Přísné tresty vojenským zrádcům.

Senát pro věci vojenské zrady u krajského trestního soudu v Praze vydal včera rozsudek, jímž uznáni vinnými: Otto Karel Knahl, posluchač lékařské fakulty na německé universitě v Praze, bývalý redaktor časopisu »Aufbruch« a bývalý příslušník rozpuštěné strany DNSAP, zločinem vojenské zrady a odsouzen do těžkého žaláře v trvání 15 roků a k peněžitému trestu 3.000 Kč; Arnošt Bruch, šofér z Krupky u Teplic-Šanova, bývalý příslušník rozpuštěné strany DNSAP, pro týž zločin k trestu těžkého žaláře v trvání 10 roků a peněžitému trestu 1.000 Kč, Arnošt Jankovsky, Armin Fischer a Karel Endl, vesměs posluchači německých vysokých škol pražských pro týž zločin, každý k trestu těžkého žaláře v trvání 5 roků a k peněžitému trestu 1.000 Kč. U všech vyslovena ztráta čestných občanských práv.

Pro neoznámení zločinu vojenské zrady odsouzeni do těžkého žaláře: Josef Christoph na 12 měsíců, Walter Czech na 10 měsíců a Pavla Knahlová na 4 měsíce. Odsouzení, kteří byli usvědčeni, k činu se vesměs doznali a neohlásili proti rozsudku opravných prostředků.



Izquierda:
La Prensa informa sobre la condena de agentes alemanes, capturados gracias a los informes facilitados por Thümmel.
Derecha:
La frontera entre Alemania y Checoslovaquia, cerca de Weipert

»Llevaba consigo algún material de interés, por ejemplo, los planes organizativos del Abwehr y de la Gestapo en Dresden, un esquema de las redes de agentes en la zona fronteriza, y otro de las que operaban en Checoslovaquia.

»Sometido a un hábil interrogatorio, demostró la presencia de ánimo y los conocimientos de un agente experto. En vista de ello, tuvimos la certeza de que no se trataba de un elemento provocador, sino de un hombre interesado en colaborar con nosotros. Concertamos una próxima entrevista y lo dejamos de nuevo en Weipert. El desconocido era ya agente nuestro. Aquel mismo día se le dio una denominación, "A-54", por la que sería conocido en lo sucesivo.

»La siguiente entrevista tuvo lugar en Neugeschrei, cerca de la iglesia. Luego ya no volvimos a ver a "A-54" hasta principios de junio de 1937, en Karlsbad. Nos entregó documentación sobre la reorganización de la Gestapo y del espionaje militar para un eventual conflicto, además de un resumen de las manifestaciones secretas de Hitler sobre Checoslovaquia.

»"A-54" resultó de inapreciable valor para nosotros. Esperábamos su próxima visita con auténtica inquietud, y por eso nos alegramos al saber que pensaba trasladarse a Praga para mediados de agosto.»

El coronel Frantisek Fryc, que entonces, como el coronel Frank, era teniente del Servicio Secreto checo, atendió a «A-54» – el cual, por cierto, se hacía llamar Voral –, durante su estancia en Praga.

«Mientras Voral estuvo en Praga en agosto de 1938 – informa el coronel Fryc –, nos veíamos con frecuencia en el restaurante Mánes. Aun cuando ignorábamos su verdadero nombre, teníamos al fin la oportunidad de conocer mejor a nuestro agente número uno. Recuerdo muy bien que me dijo: "¿Qué quiere saber de Alemania? Aquello es un feudo de los uniformes negros, y los odio a muerte". No me explicó la razón. Convinimos en abrirle una cuenta en Suiza, adonde le enviaríamos los fondos en lo sucesivo, para el caso de que tuviera que abandonar Alemania.

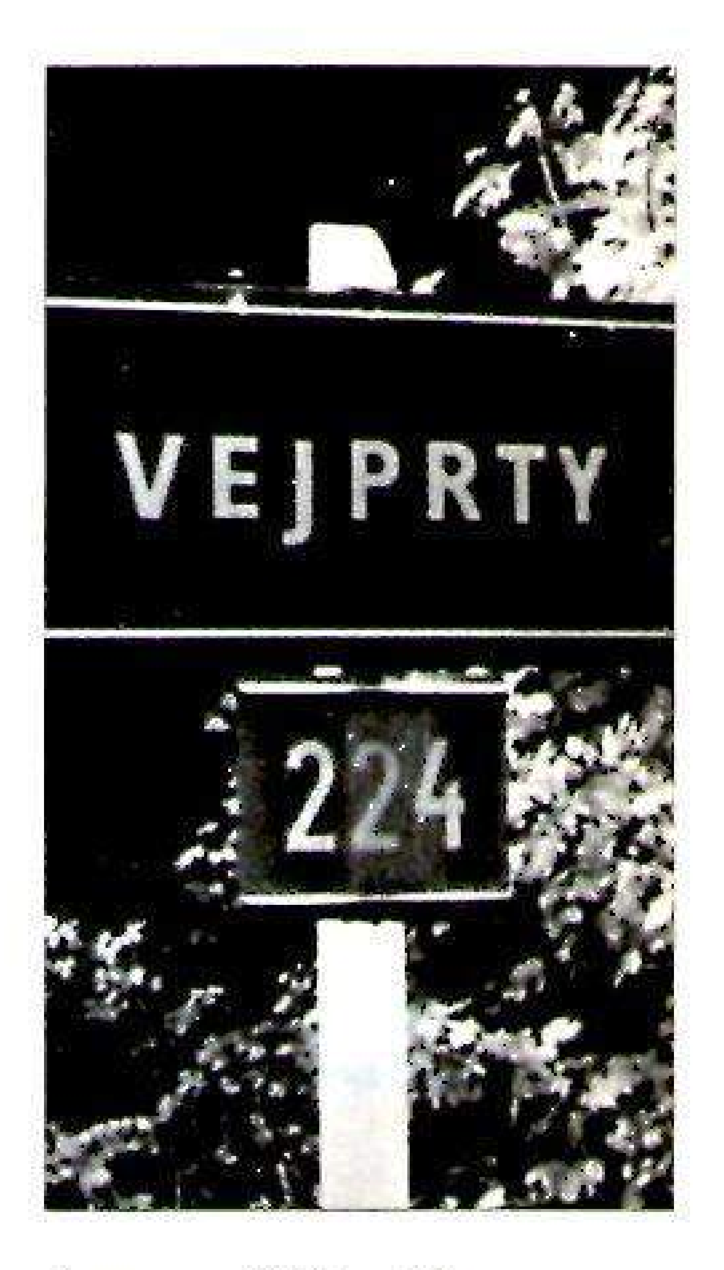
»En otra ocasión me contó que su madre había nacido en la región de Lausitz; por eso él sentía inclinación por nosotros, a causa de su sangre eslava. Terminada la guerra, comprobamos que no fue la madre, sino su abuela, la que procedía de Lausitz.

»Voral compareció nuevamente en Praga a principios de setiembre de 1938.



El teniente Frantisek Fryc, del Servicio Secreto checo, en 1938

Esta vez nos reunimos en un hotel de Podbaba. Traía muestras del más reciente explosivo germano, que enviamos a los laboratorios del Arma aérea para su investigación.
»Antes de este encuentro, "A-54" nos había escrito diciendo que deseaba "aprender". Esto significaba que había llegado el momento de familiarizarle con el manejo de un transmisor, pues se acercaba la fecha de la invasión alemana de Checoslovaquia. Sin embargo, "A-54" nunca utilizó personalmente el transmisor; le resultaba mucho más sencillo enviar los mensajes por medio de los aparatos de nuestra resistencia.»



Agentes del Servicio Secreto checo se entrevistaron con «A-54» no lejos de la salida de Weipert

«En la noche del 12 al 13 de setiembre de 1938 – informa el coronel Frank –, llevamos a "A-54" a Weipert. El discurso que había pronunciado Hitler unos días antes en Nuremberg, con motivo de la Jornada del Partido, no tardó en dar sus frutos. Aquella misma noche, el cuerpo de voluntarios Heinlein se dedicó a realizar diversos actos de terror, y nuestro Gobierno proclamó la ley marcial en el territorio de los Sudetes. El viaje fue muy arriesgado. Salimos de Praga a las nueve y media de la noche; las calles de la ciudad que atravesamos estaban atestadas de fanáticos seguidores de Heinlein. De pronto, y en plena noche, nos vimos rodeados por una quincena de hombres empuñando los fusiles; uno de ellos hizo varios disparos al aire. "Esto se pone feo", pensé. Todos nosotros aseguramos nuestras pistolas en las fundas y esperamos, con el ánimo tenso, para ver lo que ocurría. "A-54" resolvió la situación; se apeó del vehículo y gritó algo a los exaltados. Habló con uno del grupo, en voz baja y durante varios minutos, y regresó diciéndonos que podíamos seguir adelante. Cuando pasamos, la patrulla nos saludó militarmente. Llegamos a Weipert sin más contratiempos, y "A-54" nos dio a conocer el santo y seña que nos permitiría volver a Praga sin dificultad: "Langer Max". Por cierto que hubimos de recurrir a ella en varias ocasiones; nuestro conductor, de lejos, decía en voz alta: "Langer Max", e inmediatamente nos dejaban paso libre, saludando luego con vivas muestras de júbilo.
»Los acontecimientos se precipitaron como un alud: Chamberlain se entrevistó con Hitler, se firmó el Tratado de Munich, y los alemanes se anexionaron el territorio de los Sudetes. "A-54" solicitó una entrevista para la primavera de 1939, y mi colega, el teniente Fryc, lo atendió.»

«El 3 de marzo de 1939 conversé con "A-54" en Turnau – dice el coronel Fryc –. Empezó con estas palabras: "En Berlín se ha tomado la decisión final: el 15 de marzo, a más tardar, Checoslovaquia habrá dejado de existir". Me quedé atónito. Estaba seguro de que el hombre decía la verdad, pero aun así me resistía a creerle. A juzgar por los detalles que nos facilitó, no cabía la menor duda sobre las intenciones de los altos mandos que por entonces dirigían la política alemana.
»Todo se ajustó a las informaciones de "A-54".
»El jefe de nuestra sección, coronel Moravec, se apresuró a informar al Gobierno. Mientras tanto, nosotros procedíamos a salvar los documentos más importantes, a fin de que todo estuviese listo antes del 15 de marzo. El coronel Moravec visitó al embajador británico, para tratar con él la cuestión del traslado de nuestros documentos secretos, que sería efectuado por un agente del Servicio Secreto inglés, debidamente autorizado. El material se reuniría en una villa de Praga-Podbaba, para ser recogido por un camión de la Embajada británica.
»Mi colega Frank se ocupó del transporte de los legajos desde el Ministerio a Podbaba, así como de disponer lo necesario para nuestro viaje a Londres por vía aérea.»

«El 14 de marzo de 1939 –sigue informando el coronel Frank–, llegaba yo hacia la una de la tarde al aeropuerto Ruzyn, de Praga. Después de cuatro horas de espera apareció un hombre bajo y corpulento; se dirigió a mí y preguntó: "¿El comandante Frank?" "El mismo", respondí. Un piloto de la compañía holandesa KLM nos informó que el avión estaba listo para despegar.

»A las cinco y media nos encontramos a bordo del aparato especial de la KLM, y con él abandonaron el país los dirigentes del Servicio Secreto checo. Además del equipaje personal, llevábamos varios paquetes sellados que contenían nuestros más importantes documentos, entre los que se encontraban los facilitados por el agente "A-54". Después de una breve escala en Rotterdam, continuamos el viaje en dirección al aeródromo londinense de Croydon. Un miembro de nuestra Embajada nos condujo al hotel Grosvenor. El coronel Moravec se puso inmediatamente en contacto con el primer ministro, doctor Benes, que ya había abandonado el país tras la anexión del territorio de los Sudetes. Mi colega Fryc fue enviado a París, mientras que a mí me destinaron a La Haya, donde teníamos organizada una pequeña red de agentes.»

«Daily Mail», 15 de marzo de 1939: «Hacha suplica a Hitler en Berlín. – Llegan a Londres once misteriosos personajes, que se supone pertenecen al Gobierno checo... Según noticias, los visitantes de Praga asistirán a una conferencia...»

WEDNESDAY, The Daily Mail, MARCH 15, 1939.

3 ARMIES ON THE MARCH

ermans, Hungarians and Retreating Czechs

VISITORS FROM PRAGUE COME HE
FOR "CONFERENCE"

ACHA IN BERLIN PLEADS TO HITLER

THREE armies were marching across Czecho-Slovakia this morning.

GERMAN troops crossed the border near the Polish frontier, ccupied the important city of Märisch-Ostrau, and are now advancing eadily eastwards on Ruthenia, Carpatho-Ukraine.

HUNGARIAN soldiers claim to have taken village after village in uthenia and to have reached a point half-way across the country.

CZECH troops, numbering 10,000, were withdrawing westwards om Ruthenia after accepting the terms of an ultimatum from Hungary.

These dramatic developments followed an ventful day in which both Slovakia and uthenia renounced the Czecho-Slovakia Reublic and declared their independence.

While armies marched across the three con- ... States which until yesterday comprised Czecho- ... kia, Dr. Hacha, the Czech President, was in ... in pleading with Herr Hitler for the remnant of ... country.

... reports that he had asked the Fuhrer to estab- ... over Bohemia and Moravia.

... German troops' advance took them through Northern ... towards the Tatra Mountains in the direction of ...

... reached Marisch-Ostrau at 10.30 p.m., swept on to ... and Mistek, and continued eastward towards ... south-east of Marisch-Ostrau.

... their manoeuvre is intended to block the Poles ... to join forces with either the Czechs or Hun- ...

TLER CANCELS BIG PARADE

... side of Slovakia, German troops were moving ... in the direction of Brno. With them were light ... artillery, field kitchens, and hospital units.

... Hitler has cancelled his visit to Vienna, due to-day. The ... parade there has also been called off.

... German advance came as a surprise, for it had been ... Berlin that no steps would be taken by ... the conversations between Herr Hitler and Dr. ... concluded.

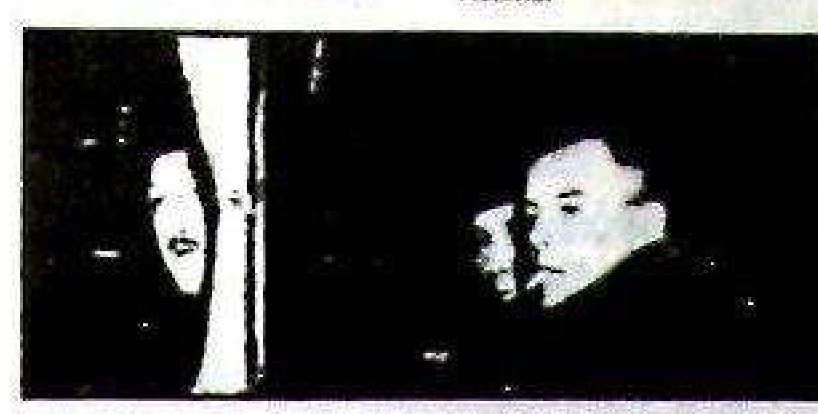
... Ribbentrop, Germany's Foreign Secretary, met ... Hacha and Dr. Chvalkowsky, the Czech Foreign ... they arrived in Berlin by special train last night, ... took them to the Chancellery to meet Herr Hitler.

... were received with all the honours accorded to the ... Herr Hitler's elite guard was drawn up in an ... to meet them. Drums rolled and the guards ...

... new status as an independent State was pro- ...



PICTURE taken late last night as members of the mystery party from Prague had a meal at the Grosvenor Hotel, Victoria.



THREE of the "mystery men"—there were 11 of them—pictured as they drove from Croydon to their hotel.

Eleven Mystery Men Arrive by Air, Sign Secret Register

IN conditions of the strictest secrecy 11 important passengers, believed to be members of the former Czech Government, arrived by 'plane at Croydon from Prague just after 10 o'clock last night.

Travelling in a specially chartered Royal Dutch Air Lines machine, they left Prague at 4.25 and broke the journey at Rotterdam, where the 'plane refuelled.

As the machine came to a standstill on the tarmac at Croydon the door of the cabin opened and a stewardess leant out. Answering a signal from inside the machine, officials in uniform and ...

Pilot Willed £3,000 to Girl on Eve of Crash

PROMOTERS, B.B.C. FIGHT "PIRATES"

£100 for Big Fight Television Informers

By Daily Mail Reporter

A REWARD of £100 is being offered in connection with television of the Harvey-Gains fight to-morrow, to prevent unauthorised relays.

The Greyhound Racing Association, supported by the B.B.C., are making the offer.

The association stated yesterday that they will pay £100 to anyone who can supply conclusive evidence that the Harvey-Gains television programme is being relayed in places other than those in respect of which permission has been given.

An official added: "We have information regarding proposed infringements of what we are legally advised is our copyright. If we get evidence we shall take action, and the B.B.C. have given us full permission to do so."

The B.B.C. said: "We do not think that any responsible organisations would consider unauthorised re-diffusion of the television programmes."

EVERY TOWN WILL HAVE POLICE RADI...

By Daily Mail Reporter

EVERY city and important town in Brita... to have its own police radio station.

Plans for this are now being developed by ... Office experts. It is proposed to use the local posts—

In peace-time to hunt criminals, control traffic, link up police stations;

In war-time as A.R.P. centres to call fire brigades and ambulances and keep communications going where 'phone lines are destroyed.

At present, under a general plan instituted by Sir John Simon, then Home Secretary, four years ago, the country has been divided into large regions, each with a police radio station capable of transmitting 50 miles or more.

These stations are at West Wickham, Kent (for the Metropolitan area), Newcastle-on-Tyne, Wakefield, Nottingham, Manchester, Liverpool, Aberdeen, Glasgow, and Edinburgh.

First cities and towns to get their own stations will be those where percentage of crime and total population are heaviest.

Most of these little posts will have a range of 12 or 15 miles. Local police cars will be constantly tuned in to them. Communication will be by speech, not by morse.

A Home Office expert said last ...

LATEST NE...

RUTHEN... CABINET ...

The new Carp... Government ... Volosin and ... Cabinet are now ... be in Rumania.

It is reported ... Volosin was ... Reuter.

WEATHER: Unsettled. ...

Age of Recruits ... be Reduced



El hotel Pato Dorado, en el que se alojó «A-54» con el nombre de doctor Paul Steinberg

El 15 de marzo de 1939, a las seis de la madrugada, las tropas alemanas invadieron Checoslovaquia.
En tanto que Von Neurath se instalaba en el castillo de Praga como «protector del Reich», el doctor Paul Hans Steinberg se hospedaba en el hotel Pato Dorado, situado en la plaza de San Wenceslao. Este personaje, a quien ya conocemos como agente «A-54», tenía varios alias. Ahora se encontraba en Praga como hombre de confianza del Abwehr y se hacía llamar doctor Holm. Su domicilio oficial radicaba en Dejvice, en la llamada Casa de Cristal, sede del Abwehr. Pero su nombre como doctor Holm y su residencia oficial sólo eran utilizables en actos de servicio; en el terreno particular era el doctor Steinberg. El Abwehr sabía que a Thümmel le agradaba este juego de nombres. Un día de mayo el doctor Paul Steinberg se puso a buscar vivienda. La encontró al norte de la


DEUTSCHES REICH

REISEPASS

Nr 3/39

NAME DES PASSINHABERS

Paul Hans Steinberg

BEGLEITET VON SEINER EHEFRAU

UND VON —— KINDERN

STAATSANGEHÖRIGKEIT:

DEUTSCHES REICH

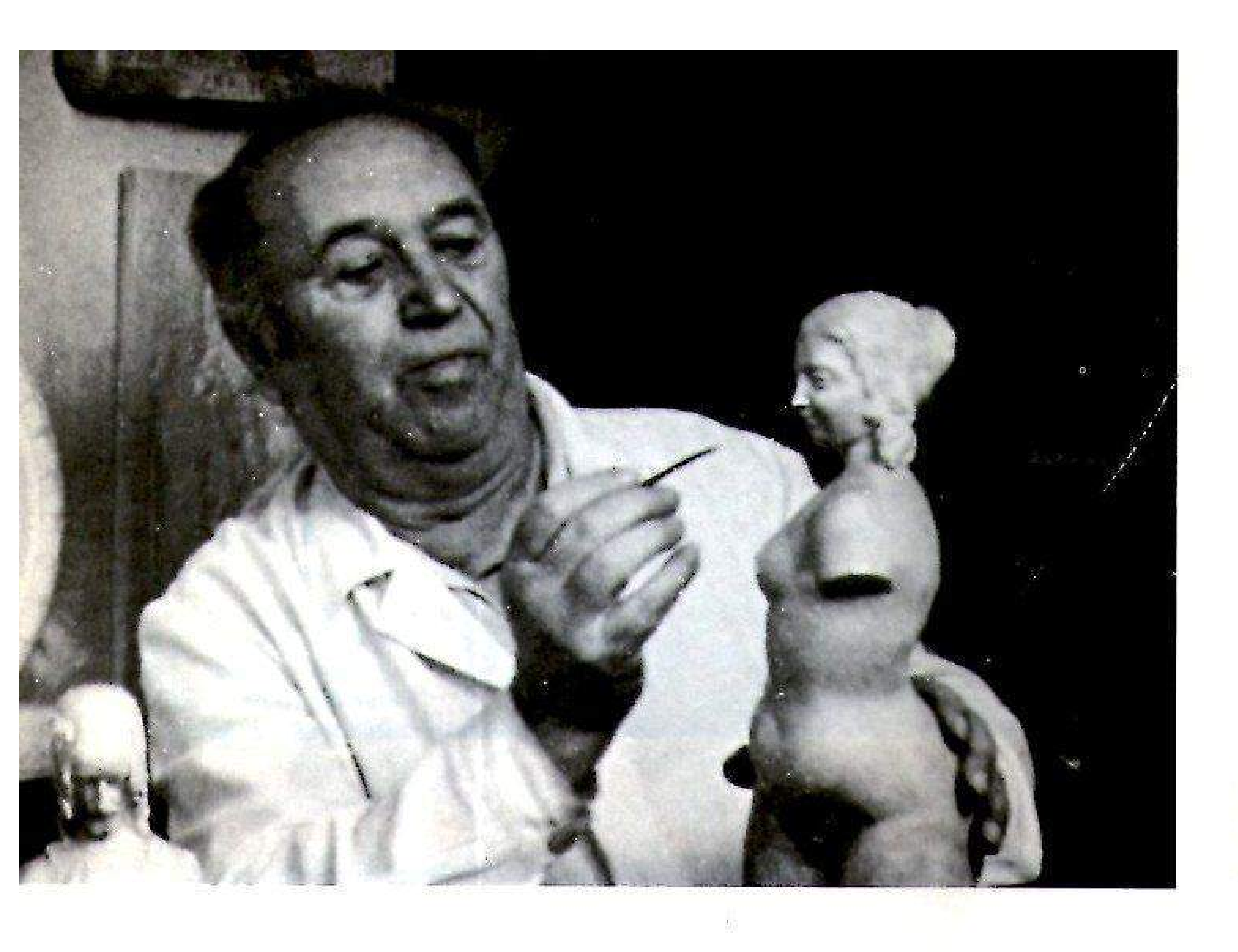
Unterschrift des Paßinhabers

Paul Steinberg

und seiner Ehefrau

Es wird hiermit bescheinigt, daß der Inhaber die durch das obenstehende Lichtbild dargestellte Person ist und die darunter befindliche Unterschrift eigenhändig vollzogen hat.

Pasaporte del doctor Paul Steinberg



El escultor M. Böswart, en cuya finca alquiló una vivienda el doctor Steinberg

ciudad, en el distrito de Brevnov, zona residencial. En la casa número 8 del tercer bloque –propiedad del escultor M. Böswart–, había un apartamento libre. El señor Böswart lo recuerda perfectamente:

«Fue hacia últimos de mayo. Alguien llamó mientras cenábamos en el jardín. Se trataba de un desconocido que nos preguntó en alemán si teníamos una vivienda por alquilar. Me quedé asombrado; en efecto, disponíamos de una, pero no habíamos dicho a nadie que estuviera libre. Lo invité a entrar, y mi esposa y yo le mostramos el apartamento, situado en la planta baja. El doctor Steinberg –se presentó con este nombre– manifestó su conformidad, y dijo que estaba decidido a alquilarlo. "Pero somos checos", le advertí. Al parecer eso no le importaba gran cosa, ya que sonrió y me puso una mano sobre el hombro. Para cerrar el trato, nos entregó 1.200 coronas y nos dio los datos siguientes: doctor Paul Steinberg, nacido el 15 de enero de 1902 en Freistal (Sajonia), funcionario, casado con Elsa Steinberg, de soltera Jensen.

»El doctor Steinberg fue un inquilino muy agradable, obsequioso y cortés; en una palabra, lo que aquí llamamos "un buen alemán". Nunca logramos averiguar quién era en realidad, ni en qué se ocupaba.

»Utilizaba dos coches oficiales, uno de ellos con chófer, organizaba frecuentes reuniones y a menudo tenía visitas muy interesantes, en especial señoras. Su esposa casi siempre se encontraba en Alemania.

»Hombre simpático y alegre, era un verdadero amigo de los checos, como no tardamos en comprobar.»

Mientras tanto, el teniente Alois Frank se estableció en La Haya como representante de la firma Foster & Co., dedicada a la exportación de carbones. Los informes procedentes de la Checoslovaquia ocupada se reunían en una tienda de antigüedades situada en el centro de la ciudad, y dirigida por el matrimonio checo Jelinek.

«Poco después de mi llegada a La Haya –continúa el informe del coronel Frank– me presenté en casa de los Jelinek. "A-54" también sabía su dirección desde nuestro último encuentro en Praga, a fin de estar en contacto permanente

DOPISY

Značka Minor.
Dopis přijde později.

Miro, dopis na hl.
poště, Jindř. ul.

Františku.
Daří se dobře, vzpomíná
Tě hledá Gertička.

Dáme po řidičím.

Con este pequeño anuncio: «Frantisek, todo va bien. Pienso en ti y deseo verte. Gerticka», «A-54» informa a sus superiores, que entretanto se hallaban en Holanda o en Inglaterra (17 de marzo de 1940), del plan de ataque alemán contra Holanda y Francia

BYTOVÝ SEZNAM

Fernsprechteilnehmerverzeichnis des Ortsnetzes Prag

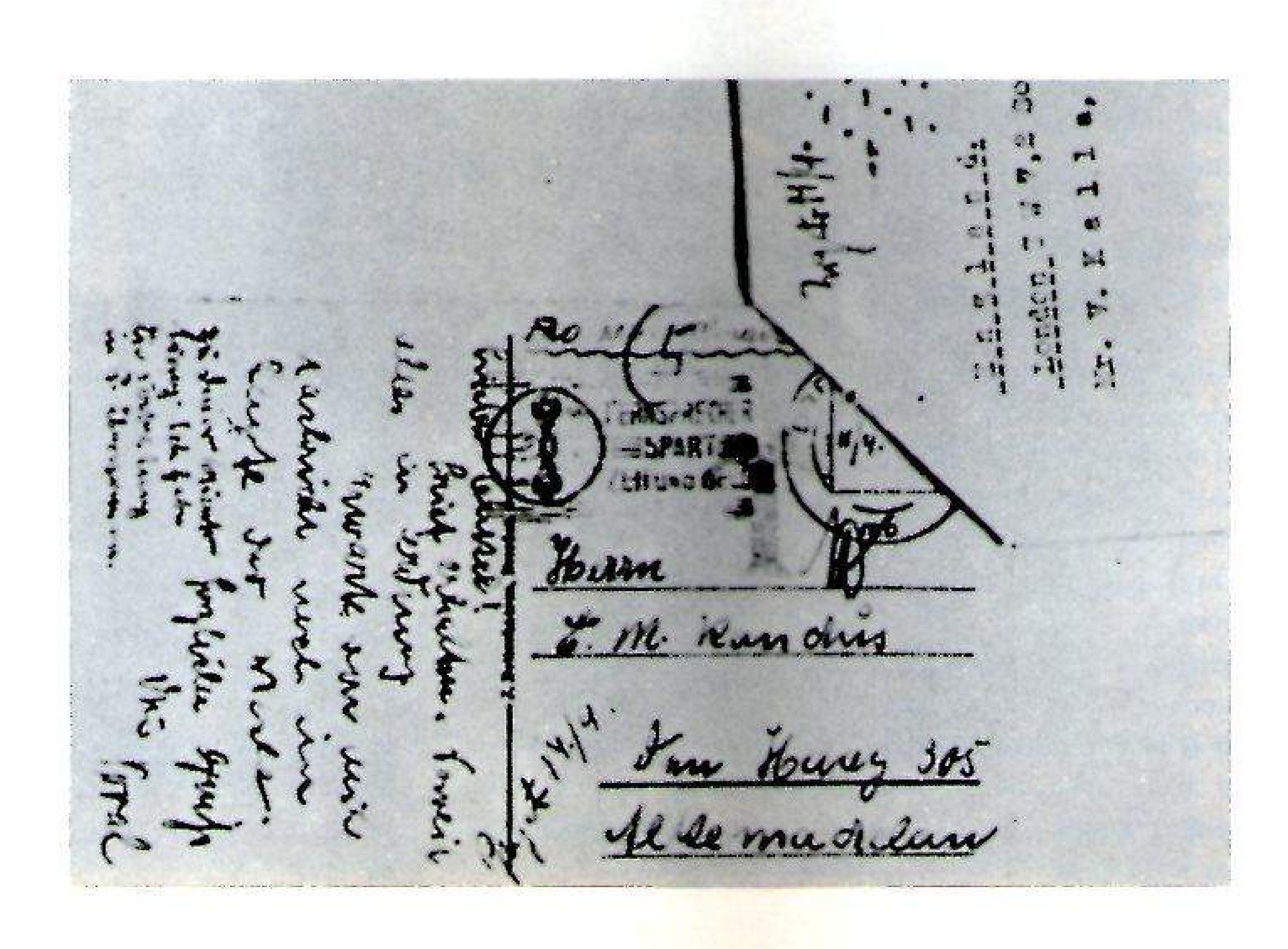
Seznam telefonních účastníků místní sítě pražské

1940

Izquierda:
Steinberg se inscribe en el censo de viviendas con nombre de pila checo
Arriba:
De igual modo en la guía telefónica

después de que abandonáramos el país. El 13 de abril de 1939 se recibió en la empresa Jelinek una postal de "A-54", en la que comunicaba haber obtenido una representación comercial en Praga. ¿Qué mejor cosa podía lograr? Aparte las noticias de carácter militar, podía transmitirnos informes precisos acerca de las condiciones de vida en el Protectorado. Pasado algún tiempo nos envió una postal, anunciándonos su llegada a La Haya.

»Nos entrevistamos el 3 y el 4 de junio en casa del matrimonio Jelinek. Al siguiente encuentro, acaecido a primeros de agosto, manifestó que Alemania se preparaba para atacar a Polonia. Era su primera información de alcance internacional.



Utilizando el apellido Voral, «A-54» anuncia su próximo viaje a La Haya, en una tarjeta postal fechada el 11 de abril de 1939

FIRMA DE FAVORIT VAN JANSEN
NOORDEINDE 148 DENHAAG

ONTVANGEN TE 'S-GRAVENH — DRAAD

+++ 663 PRAG 719 18 30 1805=

= LIEFERUNG AM 12.5. ZUR FIRMA JUGO UNMOEGLICH BRIEF FOLGT= KARL++++

NOTA — MODEL T 17. NADRUK IS VERBODEN. — VERZEND UW TELEGRAMMEN VIA „HOLLANDRADIO"

Telegrama dirigido al coronel Frank, en La Haya, anunciándole la invasión de Holanda y Bélgica para el 10 de mayo de 1940

Traducción del texto del telegrama:

«663 Praga 719 18 30 1805. Imposible suministro firma Jugo el 12.5. Sigue carta. Karl.»

»En esta ocasión decidió cambiar de seudónimo; hasta entonces nos había escrito como Voral, pero a partir de agosto utilizaría el nombre de Franta. Nos proporcionó una dirección falsa, que correspondía a la de su amiga Libusé Hubalkova, de Praga. Esto no representaba ningún peligro, ya que enviábamos las cartas desde Alemania y, además, los párrafos importantes los escribíamos en una tinta invisible especial.

»Lo último que recibimos de "A-54" en La Haya fue un telegrama urgente de Praga, en el que nos informaba –en clave– que Holanda sería invadida el 10 de mayo de 1940. Los acontecimientos se precipitaban, y el 11 de dicho mes yo había vuelto a Londres.»

El primer ministro doctor Benes escribe en sus *Memorias:*

«Desde primeros de abril de 1940 recibíamos diariamente noticias fidedignas de Praga y de Berlín, informándonos que Alemania preparaba el ataque contra Francia y la Gran Bretaña a través de Bélgica y Holanda.»

El coronel Frantisek Fryc, destinado entonces en París, fue el siguiente en recibir un informe de Franta. A este respecto, informa:

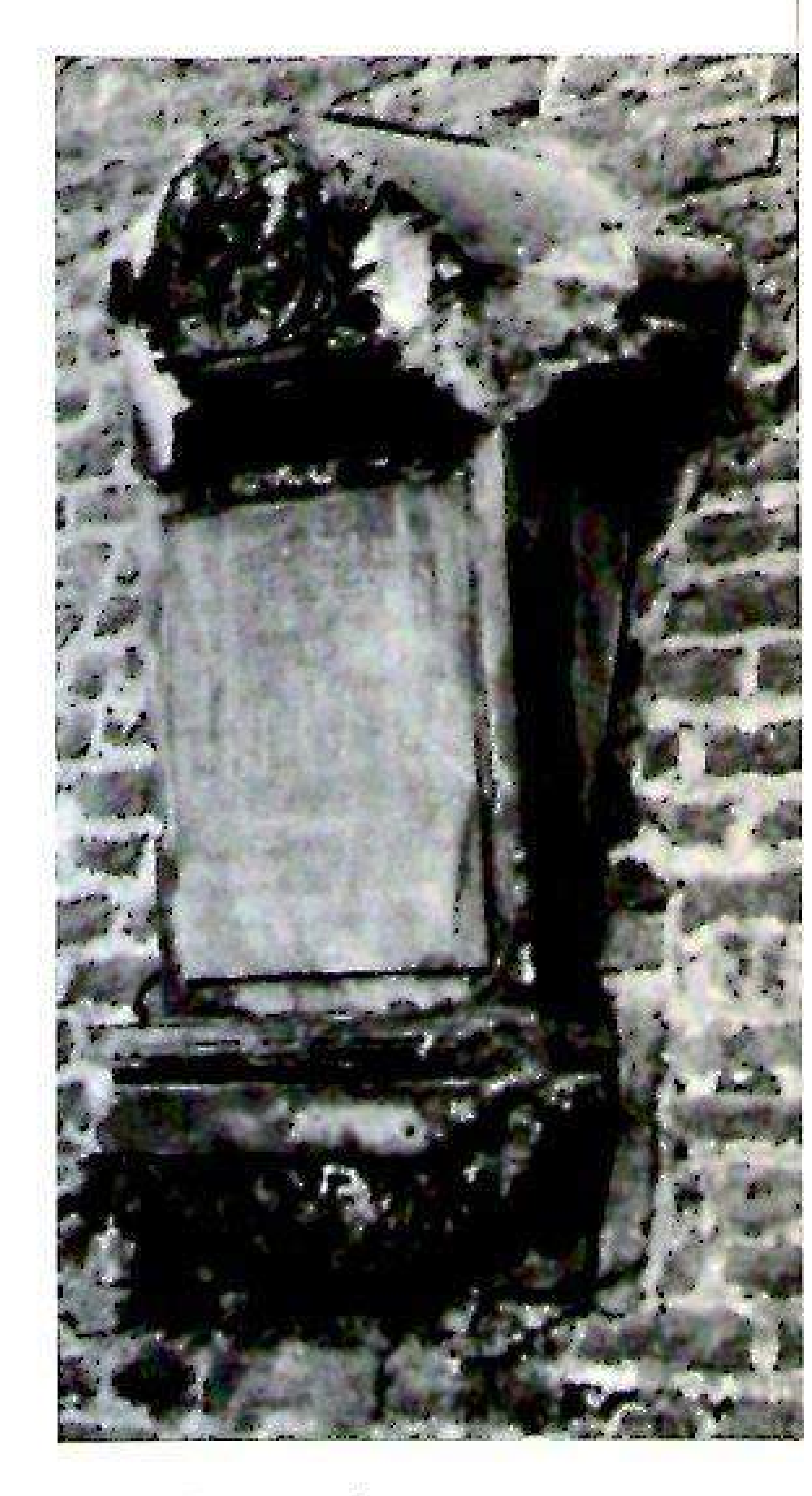
«Nos alojábamos en una villa de la avenida Víctor Hugo, no muy lejos del Bois de Boulogne. Una tarde de febrero de 1940 descifré la noticia de Franta que, si no recuerdo mal, fue de las más importantes que nos envió. En su mensaje radiado –transmitido por medio de nuestro hombre de confianza en Suiza–, nos indicaba con todo detalle el plan ofensivo alemán contra Francia. Inmediatamente di cuenta a mi superior, el cual se mostró sorprendido y nervioso; no perdió tiempo en ponerse en contacto con el Estado Mayor francés. Los franceses pusieron en entredicho la veracidad de la noticia, pues creían que los alemanes no se atreverían a rodear la Línea Maginot.

»En cuanto el mensaje llegó a la capital británica, fuimos objeto de una severa reprimenda. En Londres se molestaron con nosotros por haber advertido en primer lugar al Servicio Secreto francés. Supongo que el coronel Moravec habría preferido informar antes a los británicos.

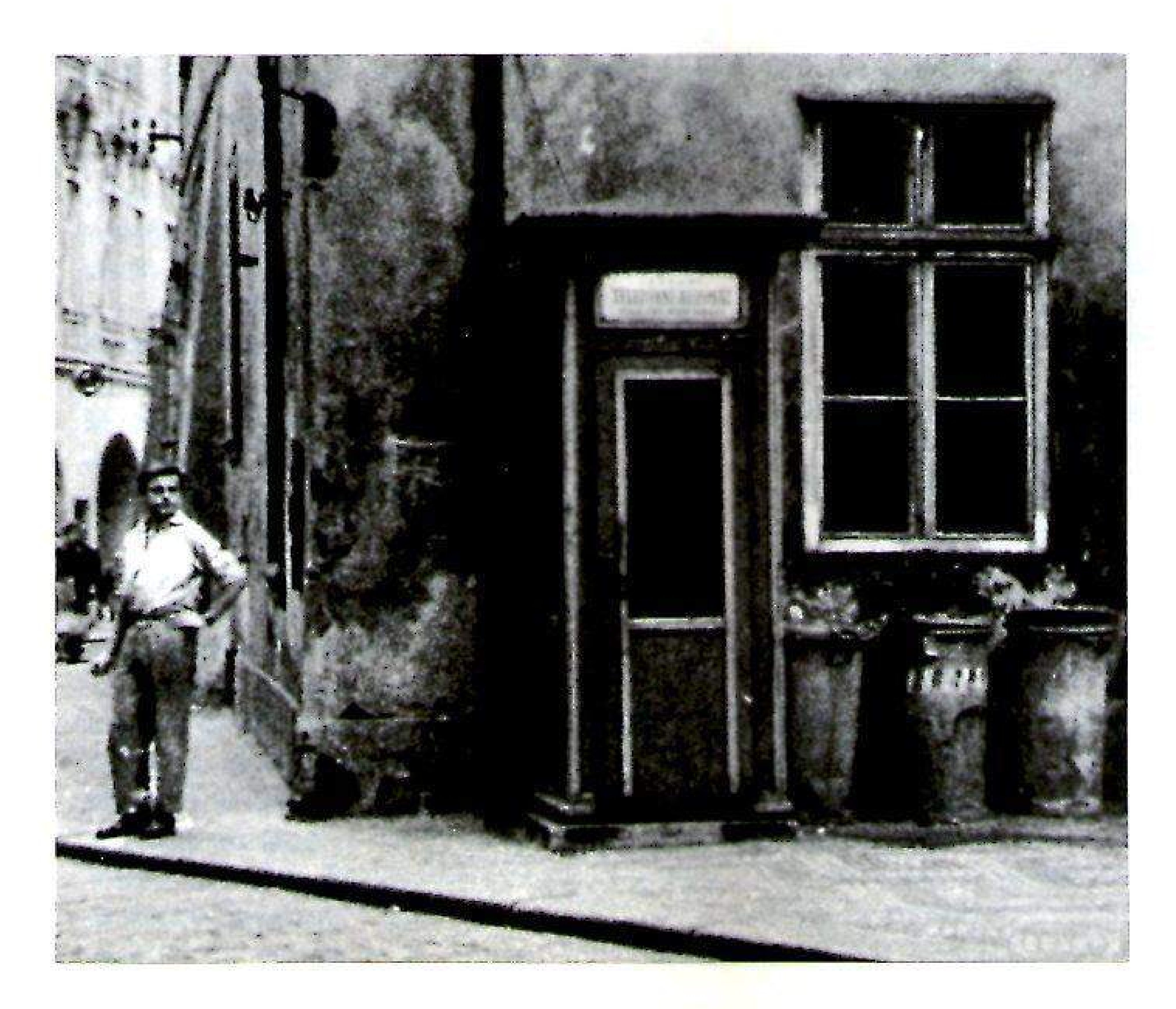


El coronel Frantisek Fryc, en 1967

»Resumiendo, todo ocurrió de conformidad con las predicciones de "A-54" y regresé a Londres con mis colegas.
»En junio de 1940 pusimos a "A-54" – ahora Franta – en relación con un grupo de oficiales del Servicio Secreto que había permanecido en Praga, desde donde se comunicaban con Londres.
»A partir de entonces obteníamos informes casi diarios reunidos por Franta. Por otra parte, también trabajaba para la resistencia checa. Lo hacía en unión del capitán de Estado Mayor, Vaclav Moravek, uno de nuestros mejores elementos en Praga. Franta le entregaba los mensajes en "buzones", entre los que se encontraban los siguientes: debajo de una cabina telefónica próxima a la iglesia Tein, de Praga; detrás de una lápida en memoria del conde austríaco Schipka von Blumenfeld, y en una tienda de filatelia situada en el número 6 de la calle Na Porici.
»Supimos que la operación "Seelöwe" ("León Marino") había sido diferida, y algún tiempo después, a finales de 1940, "A-54" nos comunicó que el ataque a la Unión Soviética tendría lugar en la segunda quincena de mayo de 1941. Esta noticia la recibimos una semana después de que Hitler firmase la Instrucción número 21, referente a la operación "Barbarroja" (invasión de Rusia). Leímos sus más destacados párrafos antes que muchos generales alemanes.
»Transcurridos algunos días, recomendamos a "A-54" que cambiara de seudónimo: desde entonces ya no se haría llamar Franta, sino René.
»Entretanto, la Gestapo no permanecía inactiva: desde 1940 seguía de cerca la pista de Moravek y su organización. René, que a través de un amigo que trabajaba en la sede de la Gestapo en Praga estaba al corriente de las pesquisas, advirtió a Moravek: "La Gestapo ya conoce la casa donde se halla instalada la emisora".
»A partir de entonces, Moravek transmitía los mensajes desde un lugar diferente cada vez. Hasta que el 3 de octubre de 1941 sucedió lo inevitable: la emisora



Los informes de y para «A-54» y los miembros de la resistencia checa se ocultaban detrás de la lápida conmemorativa del conde austriaco Schipka von Blumenfeld, o en una cabina telefónica cerca de Teinkirche, Praga



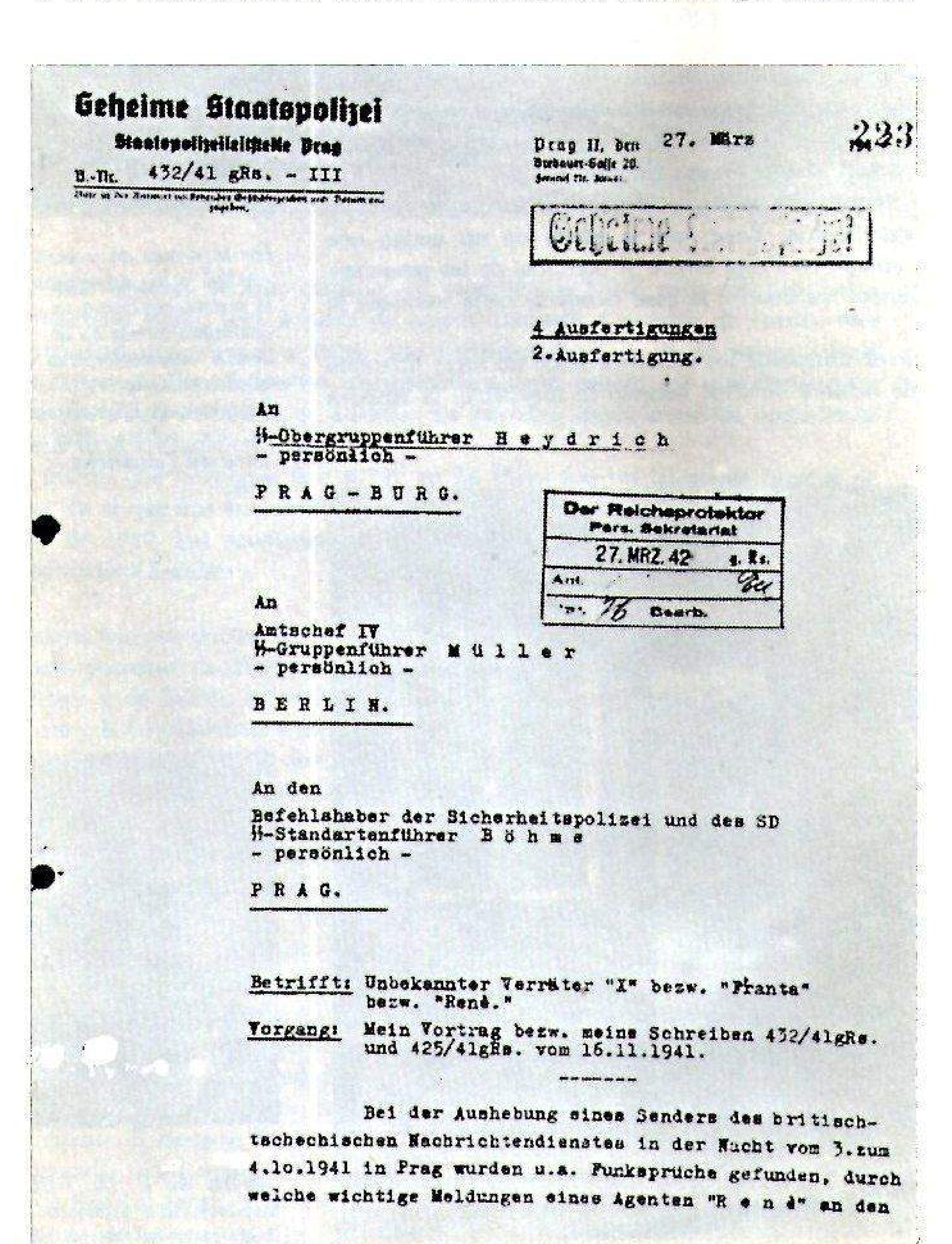


Capitán de E. M. Vaclav Moravek, que trabajaba en Praga para la resistencia

de Moravek fue localizada y capturada. Al mismo tiempo, los alemanes se apoderaron del material informativo suministrado por René.

»Una vez descifrado el material, la Gestapo tuvo la seguridad de algo que había venido suponiendo desde mucho tiempo atrás: que un alto funcionario alemán trabajaba para la resistencia checa, facilitándole informes secretos de gran valor. Heydrich, el nuevo "protector", se ocupó personalmente del caso, ordenando que se formara una comisión especial para que tratara de desenmascarar al "traidor". La comisión se instaló en un inmueble para oficinas situado en la plaza de San Wenceslao. El caso fue declarado "secreto oficial".

»Unos días más tarde se supo, por medio de dos agentes capturados, que René era un alto funcionario alemán residente en algún lugar al norte de Praga. Revisados los archivos, se descubrió que Thümmel, hombre de toda confianza, que respondía a los seudónimos de doctor Holm y doctor Steinberg, vivía en Praga-Brevnov, es decir, en la zona norte de la capital checa. Fue detenido el 13 de octubre de 1941. Durante el interrogatorio manifestó que sus activida-



Geheime Staatspolizei
Staatspolizeileitstelle Prag
B.-Nr. 432/41 gRs. - III

Prag II, den 27. März 194 223

Geheime [illegible]

4 Ausfertigungen
2. Ausfertigung.

An
SS-Obergruppenführer H e y d r i c h
- persönlich -
P R A G - B U R G.

Der Reichsprotektor
Pers. Sekretariat
27. MRZ. 42 g. Rs.
Anl.
Bearb.

An
Amtschef IV
SS-Gruppenführer M ü l l e r
- persönlich -
B E R L I N.

An den
Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD
SS-Standartenführer B ö h m e
- persönlich -
P R A G.

Betrifft: Unbekannter Verräter "X" bezw. "Franta" bezw. "René."

Vorgang: Mein Vortrag bezw. meine Schreiben 432/41gRs. und 425/41gRs. vom 16.11.1941.

Bei der Aushebung eines Senders des britisch-tschechischen Nachrichtendienstes in der Nacht vom 3. zum 4.10.1941 in Prag wurden u.a. Funksprüche gefunden, durch welche wichtige Meldungen eines Agenten "R e n é" an den

Informe definitivo de la Gestapo de Praga sobre el asunto Thümmel.
Véase su traducción en el Apéndice, pág. 525



Bloque de oficinas en la plaza San Wenceslao, donde se estableció la comisión especial «Traidor X»

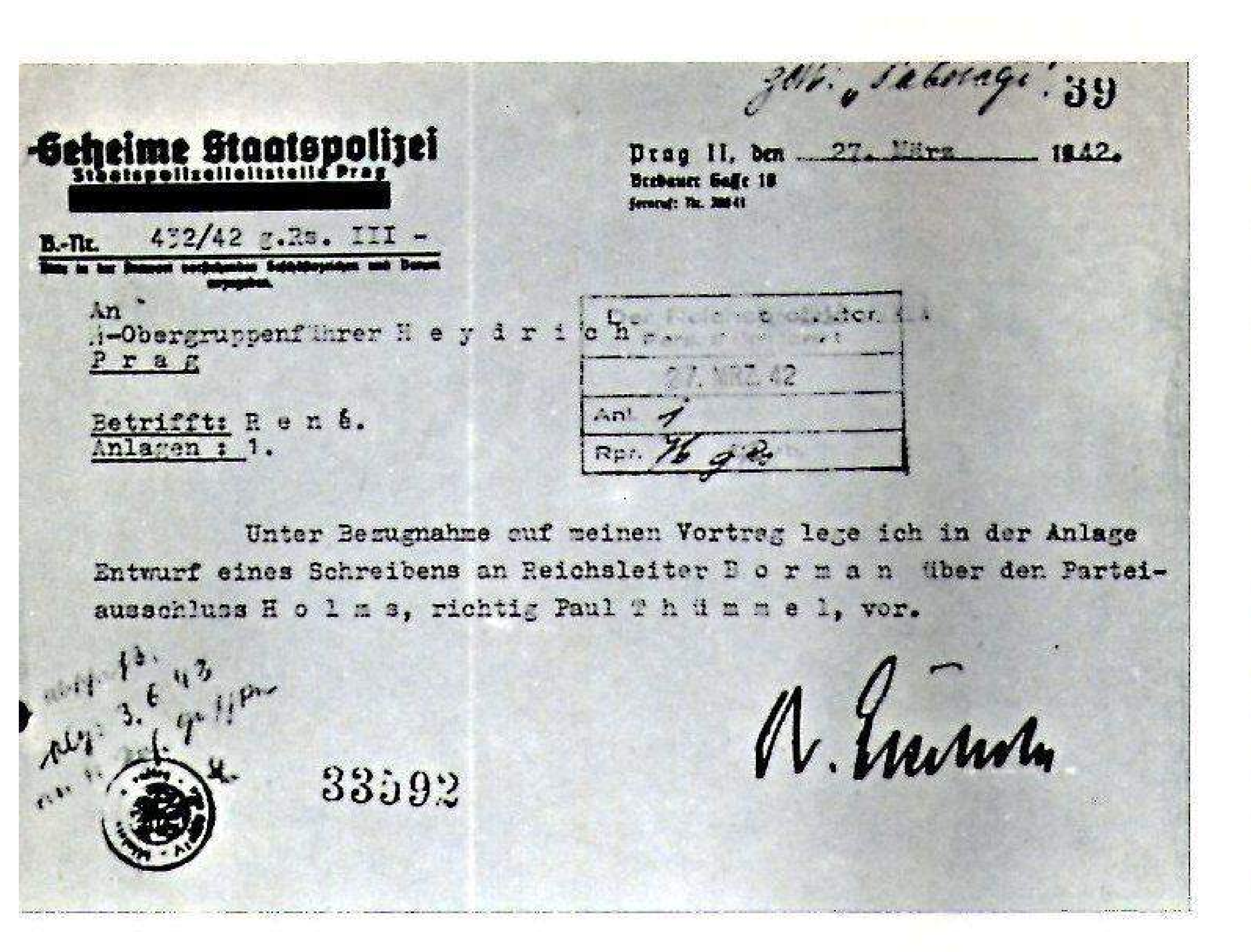
des en el seno de la resistencia checa, y los contactos con el Servicio Secreto del país, obedecían a que preparaba el golpe definitivo contra la red de Moravek. Pero aún necesitaba algún tiempo para concluir la tarea.

»El doctor Holm-Steinberg fue puesto en libertad, bajo "palabra de honor", el 2 de marzo de 1942... aun cuando, a partir de entonces, se le sometió a estrecha vigilancia. No dudaban que intentaría nuevas entrevistas con Moravek, y optaron por esperar un poco; así que matarían dos pájaros de un tiro.

»Pero René no tenía el menor deseo de complacer a la Gestapo. Aparentemente, dejó de verse con Moravek, pero los informes que envió éste el 14 de marzo de 1942 los recibió secretamente de René. En una de sus comunicaciones por radio, Moravek propuso que se intentase salvar a René: un avión podría llevarlo a Inglaterra, donde quedaría a cubierto. Sin embargo, ya era demasiado tarde.»

M. Böswart, el casero del doctor Holm-Steinberg alias René, alias Paul Thümmel, recuerda tan azaroso período:

«Al correr el tiempo nos encariñamos con nuestro inquilino; era persona de buen carácter y, como he indicado en otro lugar, muy amigo de los checos. Estuvo ausente durante una corta temporada; luego nos enteramos de que lo habían detenido. Después de ser puesto en libertad, un hombre de la Gestapo dormía todas las noches en la sala de estar de su casa. Pero el doctor Steinberg se retiraba siempre muy tarde, y es probable que el guardián, fatigado, se quedara profundamente dormido y no se percatase de que el doctor Steinberg saliera a la calle por la ventana de su cuarto para reunirse con el capitán Moravek y advertir a su organización del riesgo que corría. Los agentes de la Gestapo no perdían de vista al doctor Steinberg, para así atrapar al capitán Vaclav Moravek. Realizaron el último intento el 20 de marzo de 1942, obligando al doctor Steinberg a que invitara a Moravek a visitarle en su domicilio. La casa se llenó de agentes de la Gestapo cuando Steinberg salió en busca de Moravek.



Geheime Staatspolizei
Staatspolizeileitstelle Prag
[redacted]

Prag II, den 27. März 1942.
Bredauer Gasse 18

B.-Nr. 432/42 g.Rs. III -

An
SS-Obergruppenführer H e y d r i c h
P r a g

27. MRZ. 42
Anl. 1

Betrifft: R e n é.
Anlagen : 1.

Unter Bezugnahme auf meinen Vortrag lege ich in der Anlage Entwurf eines Schreibens an Reichsleiter B o r m a n n über den Parteiausschluss H o l m s, richtig Paul T h ü m m e l, vor.

33592

Escrito de la Gestapo, por el que se pide al Reichprotector Heydrich que decrete la expulsión de Thümmel de las filas del partido

Traducción del texto alemán:

«Gestapo. Praga, 27 de marzo de 1942. Al obergruppenführer Heydrich. Praga. Asunto: René. Anexo: 1. Con referencia a su informe, adjunto copia del escrito remitido al Reichsleiter Bormann, relativo a la expulsión de Holm – Paul Thümmel, en realidad – de las filas del partido.»

Pero, al regresar solo, fue definitivamente arrestado. Ya nunca lo volvimos a ver.»

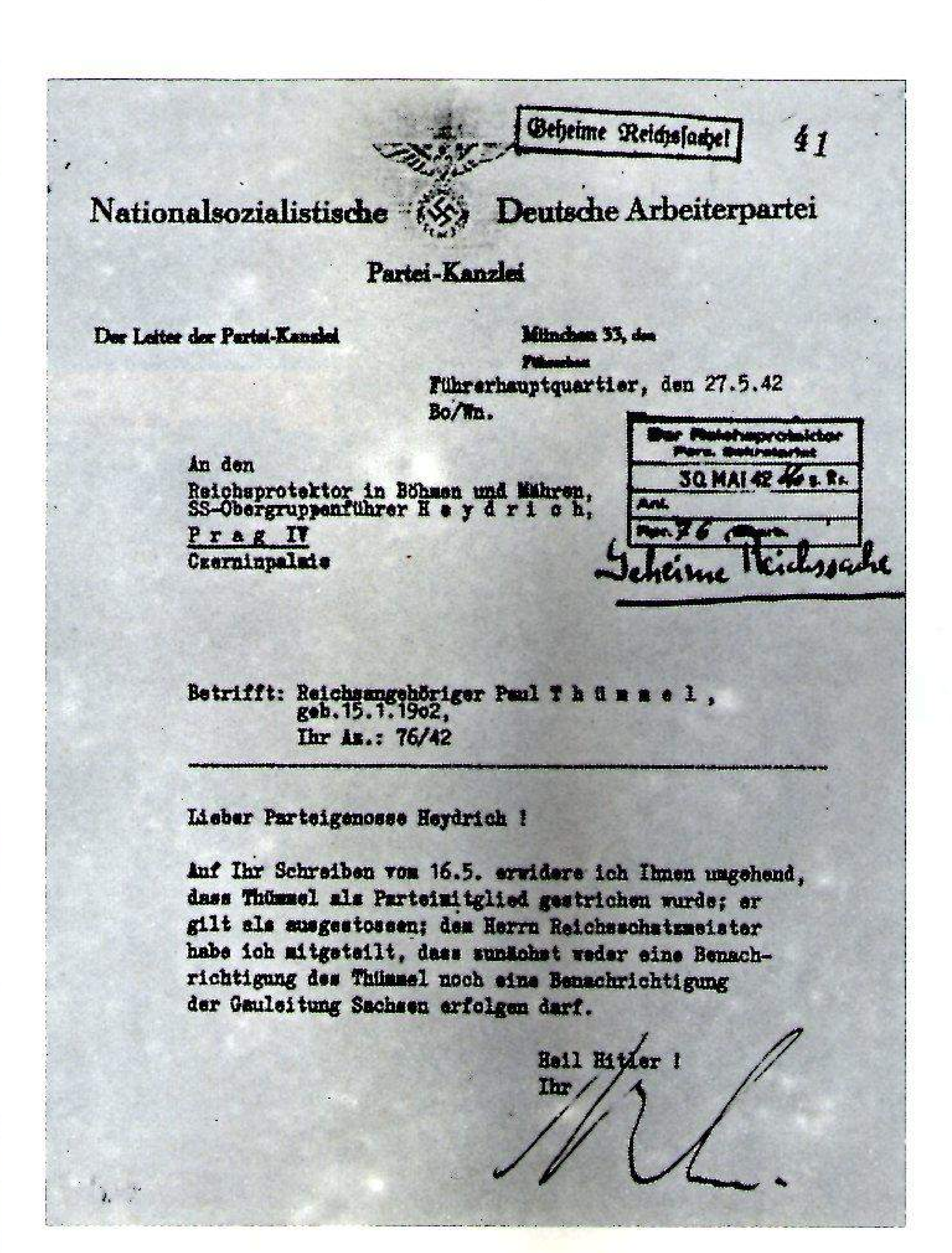
En realidad, Thümmel se había citado con Moravek para el día siguiente. El capitán acudió a la cita el 21 de marzo de 1942, pero la Gestapo conocía el lugar de la reunión. Llevaba consigo las fotografías de varios paracaidistas, que seguramente deseaba entregar a Thümmel, para que éste les proporcionara documentación adecuada. Moravek no fue capturado vivo: abrió fuego sobre los hombres de la Gestapo, y por último se quitó la vida.
El 27 de marzo de 1942 el jefe de la Policía de seguridad y del SD, Reinhard Heydrich, escribió la siguiente carta a su compañero de partido Bormann:

«Estimado camarada Bormann:
»El 20 de marzo de 1942 fue detenido en Praga el súbdito alemán Paul Thümmel, nacido el 15 de enero de 1902 en Neuhausen (Erzgebirge), últimamente domiciliado en Praga-Brenau, pasaje Markus-Marci, número 8. Existen fundadas sospechas de que es un traidor.
»Thümmel ostenta la Medalla de Honor del Partido, y su número de afiliado es el 61.574. Será inmediatamente transferido a la jefatura provincial de Dresden.
»Ha confesado que desde 1933-1934 hasta su detención, ha venido trabajando para los Servicios Secretos checo e inglés, y que por su traición ha percibido unos 40.000 marcos.»

Pero el caso del «traidor X» no estaba cerrado para la Gestapo. Bajo el nombre de Peter Toman, Thümmel ingresó en la cárcel de Praga-Pankrac. La madre de Thümmel, panadera en Neuhausen, escribió al *Reichsführer* de las SS, Himmler, que contestó el 12 de setiembre de 1944:

«Estimada señora Thümmel: He recibido su carta del 25-8-1944 relativa a su hijo Paul, y lamento no poder corresponder a sus deseos. Su hijo deberá comparecer ante un tribunal militar, acusado de alta traición, tan pronto como se concluyan las oportunas averiguaciones. *Heil Hitler!* Firmado: Himmler.»

Paul Thümmel no sería llevado ante ningún tribunal, ni las pesquisas continuarían hasta el final.
Se supone que las SS organizaban un proceso contra Canaris y su Servicio Secreto militar; Thümmel se ofreció para declarar en calidad de testigo, con objeto de salvar la vida. Mas, para evitar que el Abwehr interviniera en su defensa, las SS lo hicieron desaparecer bajo el nombre de Toman. Así, en la pequeña fortaleza de Terezin, ingresó el «comandante holandés Peter Toman, ex agregado militar en Praga». Ninguno de sus compañeros de prisión le oyeron



Geheime Reichssache! 41

Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei

Partei-Kanzlei

Der Leiter der Partei-Kanzlei

München 33, den
Führerhauptquartier, den 27.5.42
Bo/Wn.

An den
Reichsprotektor in Böhmen und Mähren,
SS-Obergruppenführer H e y d r i c h,
P r a g IV
Czerninpalais

30. MAI 42

Geheime Reichssache

Betrifft: Reichsangehöriger Paul T h ü m m e l,
geb. 15.1.1902,
Ihr Az.: 76/42

Lieber Parteigenosse Heydrich !

Auf Ihr Schreiben vom 16.5. erwidere ich Ihnen umgehend, dass Thümmel als Parteimitglied gestrichen wurde; er gilt als ausgestossen; dem Herrn Reichsschatzmeister habe ich mitgeteilt, dass zunächst weder eine Benachrichtigung des Thümmel noch eine Benachrichtigung der Gauleitung Sachsen erfolgen darf.

Heil Hitler !
Ihr

Contestación del jefe de la Cancillería del partido, Martin Bormann, del 27 de mayo de 1942, cuando Heydrich resultó gravemente herido en un atentado

Traducción del texto alemán:

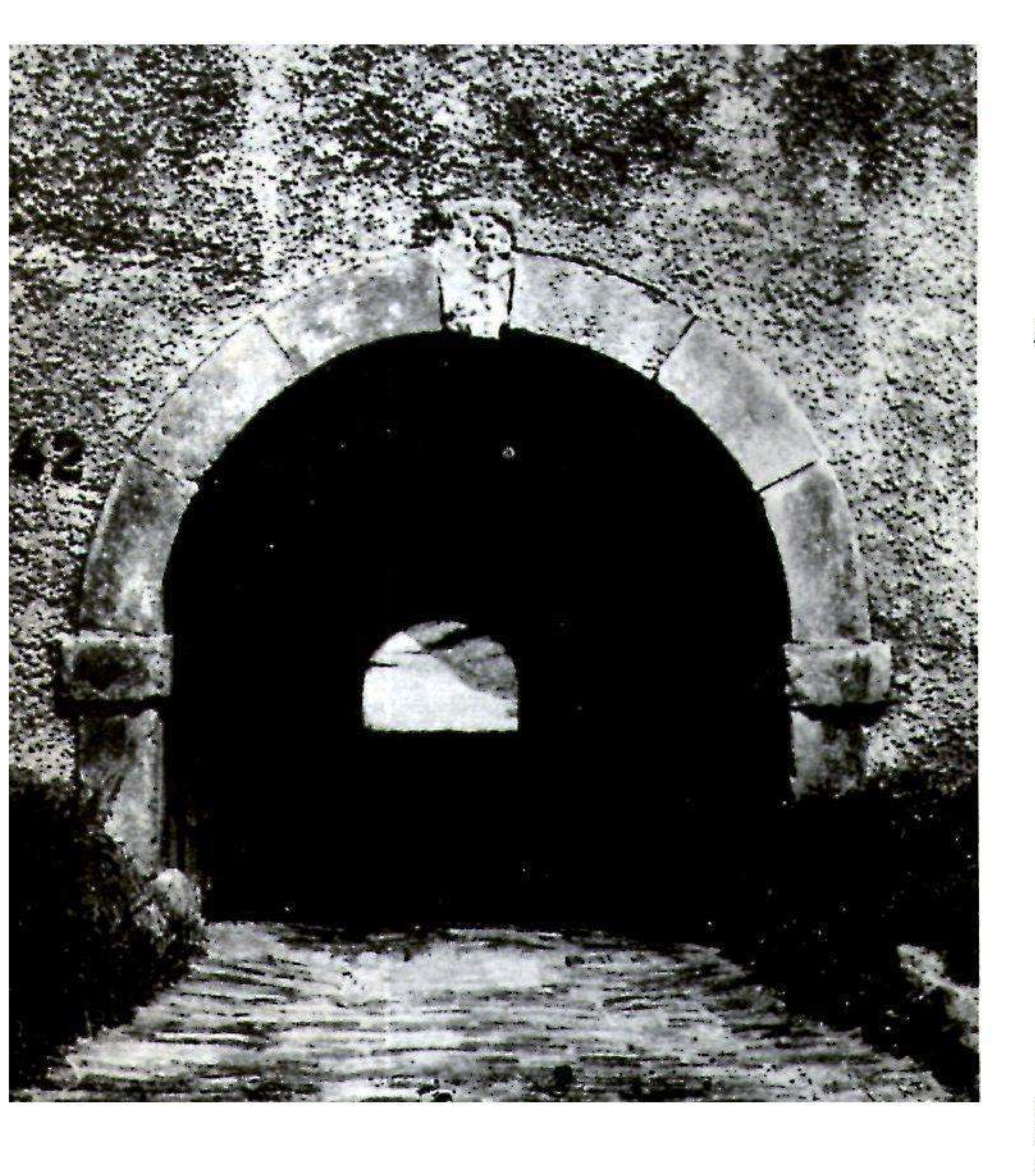
«Partido nacionalsocialista obrero alemán (NSDAP). Alto secreto. Cancillería. Munich, Cuartel general del Führer, 27-5-1942. Al Protector del Reich para Bohemia y Moravia, obergruppenführer SS Heydrich. Praga IV. Czerninpalais. Asunto: Súbdito del Reich, Paul Thümmel, nacido 15-1-1902. Su escrito: 76/42. Apreciado camarada Heydrich: A su carta del 16-5 contesto que Thümmel ha sido expulsado del partido. No es necesario que se informe de ello al interesado ni a la jefatura de Sajonia. Heil Hitler! Suyo (ilegible).»

hablar holandés, sino en alemán con acento sajón. Por otra parte, las autoridades holandesas confirmaron que nunca había existido un agregado militar llamado Toman.

Y, para rematar su afición por los nombres supuestos, Paul Thümmel pasó un día aquella puerta de la fortaleza de Terezin de la que no se volvía jamás. La llamaban «la puerta de la muerte», pues conducía al lugar donde se realizaban las ejecuciones. Era el 20 de abril de 1945, día del último cumpleaños del Führer.

El camino hacia el lugar de las ejecuciones, en la pequeña fortaleza (círculo)

El pelotón de ejecución de Terezin

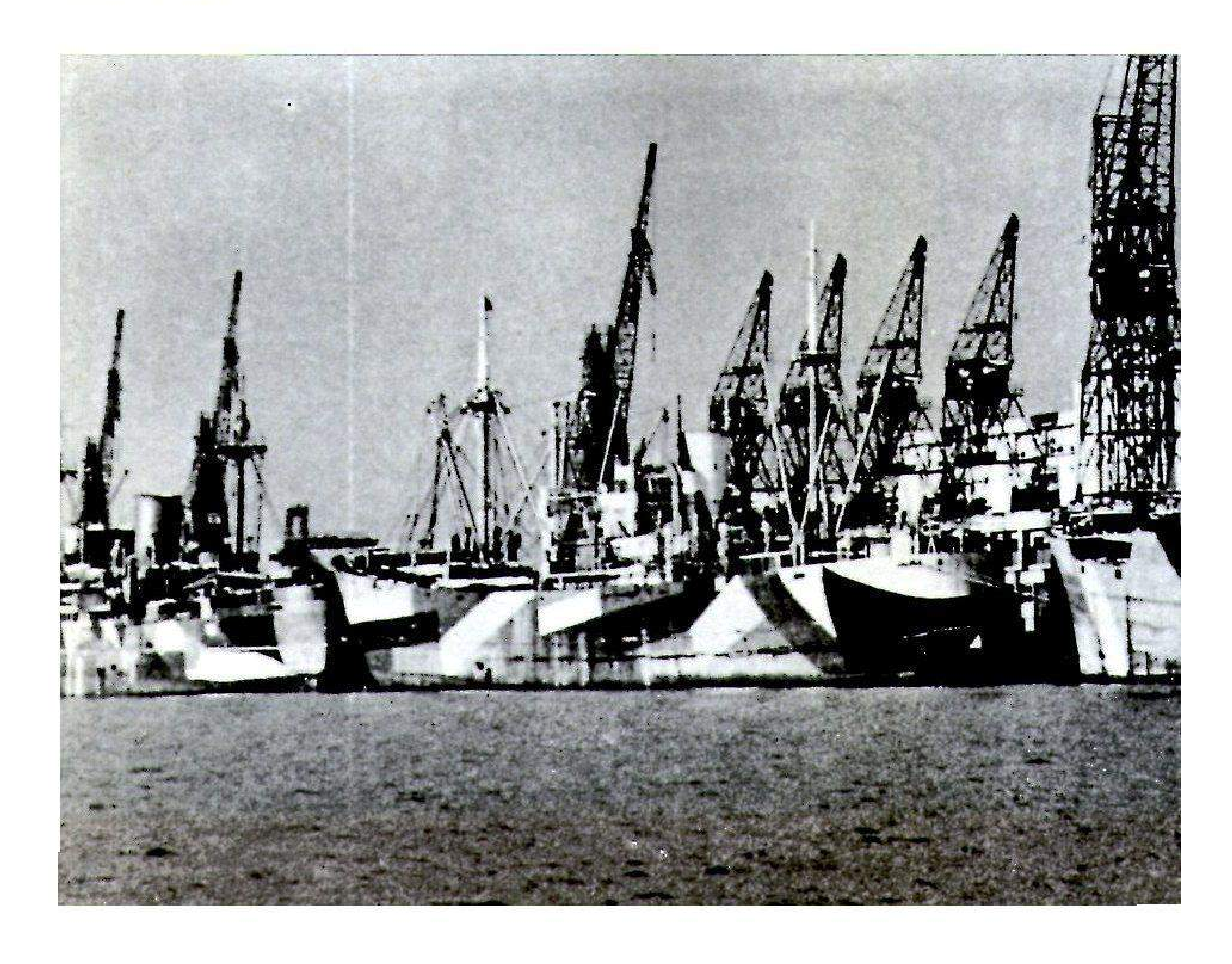


La «puerta de la muerte», en la pequeña fortaleza de Terezin

Operación "Frankton"

Esta historia, tal vez la más extraordinaria de los comandos en la Segunda Guerra Mundial, empezó con una carta.
Lord Selborne, ministro británico de Economía de Guerra, escribió a Churchill el 9 de mayo de 1942. La carta, a la que siguieron otras, señalaba un resquicio en el bloqueo naval inglés de Alemania.
A pesar del bloqueo, los barcos del Eje realizaban un activo tráfico entre el Japón y Europa, consistente sobre todo en materiales de importancia estratégica como caucho, estaño, petróleo y alimentos, y que, en lugar de tocar en Bremen o Hamburgo, donde la ruta era más peligrosa, se dirigían a los puertos del sudoeste europeo ocupados por los alemanes.
Uno de los más importantes puertos de tránsito era el de Burdeos, donde solamente en los doce últimos meses se habían descargado unas 25.000 toneladas de caucho con destino a Alemania e Italia. Si estos suministros continuaban al mismo ritmo, el fin de la guerra se prolongaría cada vez más.

En setiembre de 1942, los marinos de los buques de guerra ingleses anclados en Southampton fueron testigos de unos ejercicios bastante singulares. Los hombres que se entrenaban debían inutilizar el puerto de Burdeos, uno de los más importantes de Francia, entonces en poder de los alemanes.
El puerto de Burdeos se encuentra a unos 80 km tierra adentro, en el golfo de Vizcaya; es muy activo, y está situado en el estuario del Garona. Se llega a él después de sortear las numerosas islas que se encuentran diseminadas en la desembocadura.



La zona está bien protegida por la naturaleza contra posibles ataques enemigos, pero los alemanes reforzaron las defensas con numerosas patrullas navales y aéreas, además de baterías costeras y antiaéreas.

Para realizar una operación combinada sobre Burdeos, Churchill estimaba necesarias unas tres divisiones de infantería, más la correspondiente artillería, buques de guerra y aviones. Esta gigantesca operación resultaba imposible, al menos por el momento –en 1942, Alemania estaba en la cumbre de su poderío–; además, y por razones de orden político, no se habían iniciado todavía las incursiones aéreas sobre la Francia ocupada. La única posibilidad consistía en efectuar un golpe de mano contra el citado puerto. En julio de 1942 se reunió en Southsea, cerca de Southampton, a un grupo de jóvenes para formar con ellos una unidad llamada Royal Marine Boom Patrol Detachment (Patrulla de Vigilancia de la Marina Real).



Comandante H. G. Hasler

Se nombró jefe de dicha unidad al mayor H. G. Hasler, gran entusiasta de los deportes náuticos, capitán durante diez años, y condecorado por su valor en la lucha contra los alemanes en Noruega, en el año 1940. Hasler, que en su juventud sintió una gran afición por los botes de remos, ya había propuesto al Almirantazgo, en 1941, utilizar canoas para realizar acciones especiales secretas. Durante su juventud ya había construido varias de esas pequeñas embarcaciones.

La idea tomó cuerpo, y Hasler construyó un nuevo tipo de canoa, llamada «Cockle-Mark-II», lo suficientemente estable como para llevar a dos hombres con una impedimenta de 75 kg cada uno. Las bordas eran de caucho reforzado, y el fondo, plano y de madera; podía deslizarse, a plena carga, sobre lechos cenagosos o sembrados de guijarros, y en caso de mal tiempo salir directamente de la playa. No obstante, era lo bastante pequeña como para caber en el tubo lanzatorpedos de un submarino.

El puerto de Burdeos, en 1942



Entrenamiento de la unidad al mando del comandante Hasler.

La recién creada unidad fue dotada de tales botes. En la unidad recientemente creada nadie había manejado antes una embarcación de remos; todos los hombres eran menores de veinticinco años, y se habían alistado voluntarios en la Marina.
Hasler los instruyó a todos personalmente, e incluso diseñó el traje impermeable que debían utilizar. La chaqueta llevaba una cinta elástica para protegerse del agua que entrara por la borda. Además del equipo normal, llevaban un «Colt» 45, un cuchillo y un silbato que imitaba la voz de las gaviotas, empleado como señalizador.
Los hombres llevaban el distintivo especial de Operaciones Combinadas, que los asimilaba a las fuerzas regulares, sirviéndoles de cierta garantía, según lo establecido en la Convención de Ginebra.



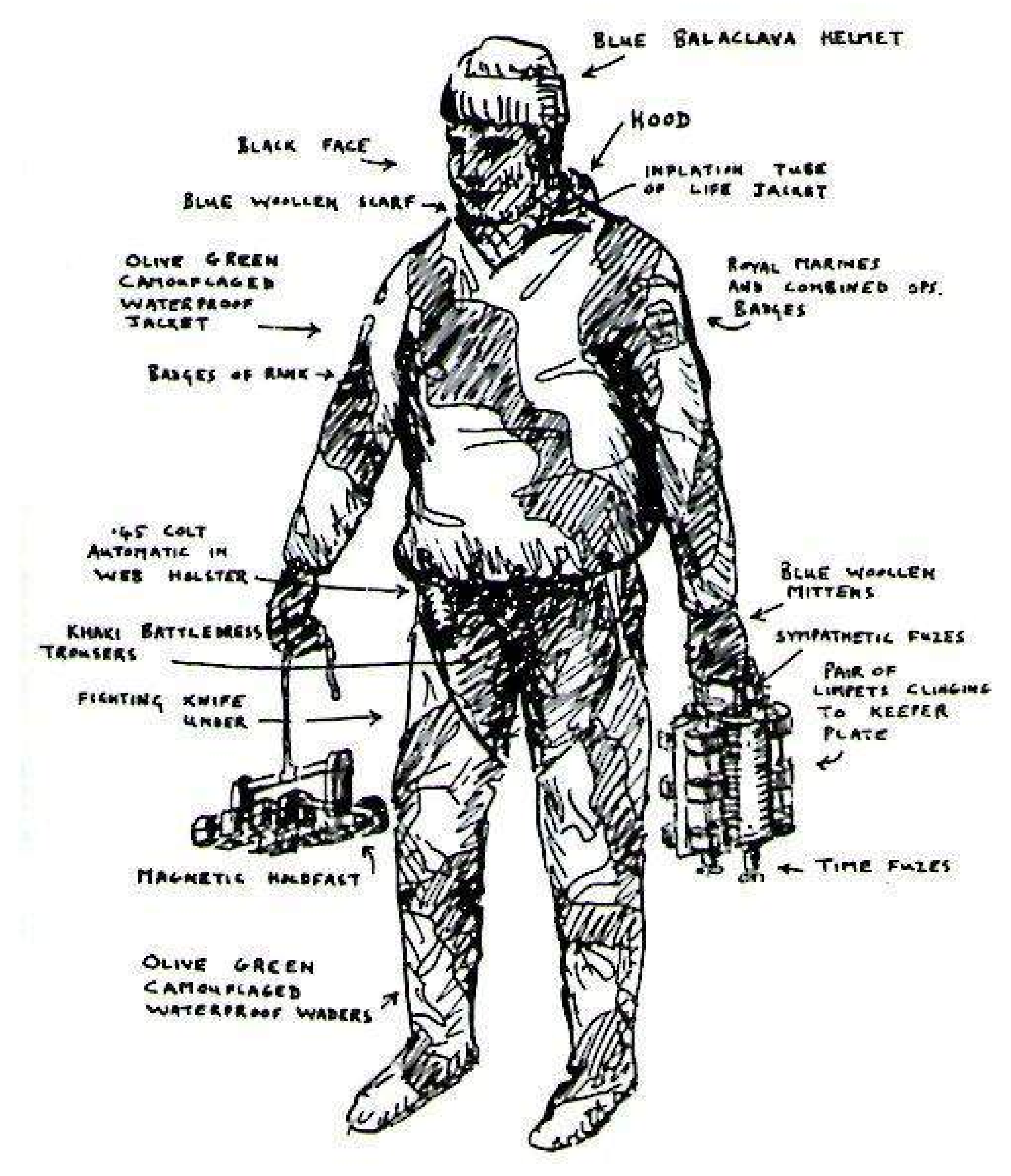
El arma a utilizar en la operación consistía en la llamada mina magnética, poderosa carga explosiva de espoleta retardada, que tenía la virtud de adherirse al casco de la nave atacada. Para sacar del bote la carga magnética, el tripulante posterior mantenía equilibrada la canoa, mientras el delantero la colocaba al extremo de una vara extensible y situaba la mina en el casco del barco, lo más abajo posible de la línea de flotación.

Hasler utilizaba una técnica de instrucción sumamente dura. Además de las caminatas nocturnas y de ejercicios de inmersión y de escalada, enseñó a sus hombres a leer mapas en la oscuridad, a navegar y a servirse de los remos. Era de vital importancia que ambos tripulantes remaran a igual cadencia, y que aprendieran a enderezar el bote cuando éste zozobrara. Después, fueron sometidos a un entrenamiento especial: navegar sin ruido, procurando no ser vistos, y distinguir perfectamente en la oscuridad la silueta de los barcos. Resulta obvio decir que se necesita una gran dosis de serenidad y valor para llevar a cabo misiones de este tipo.

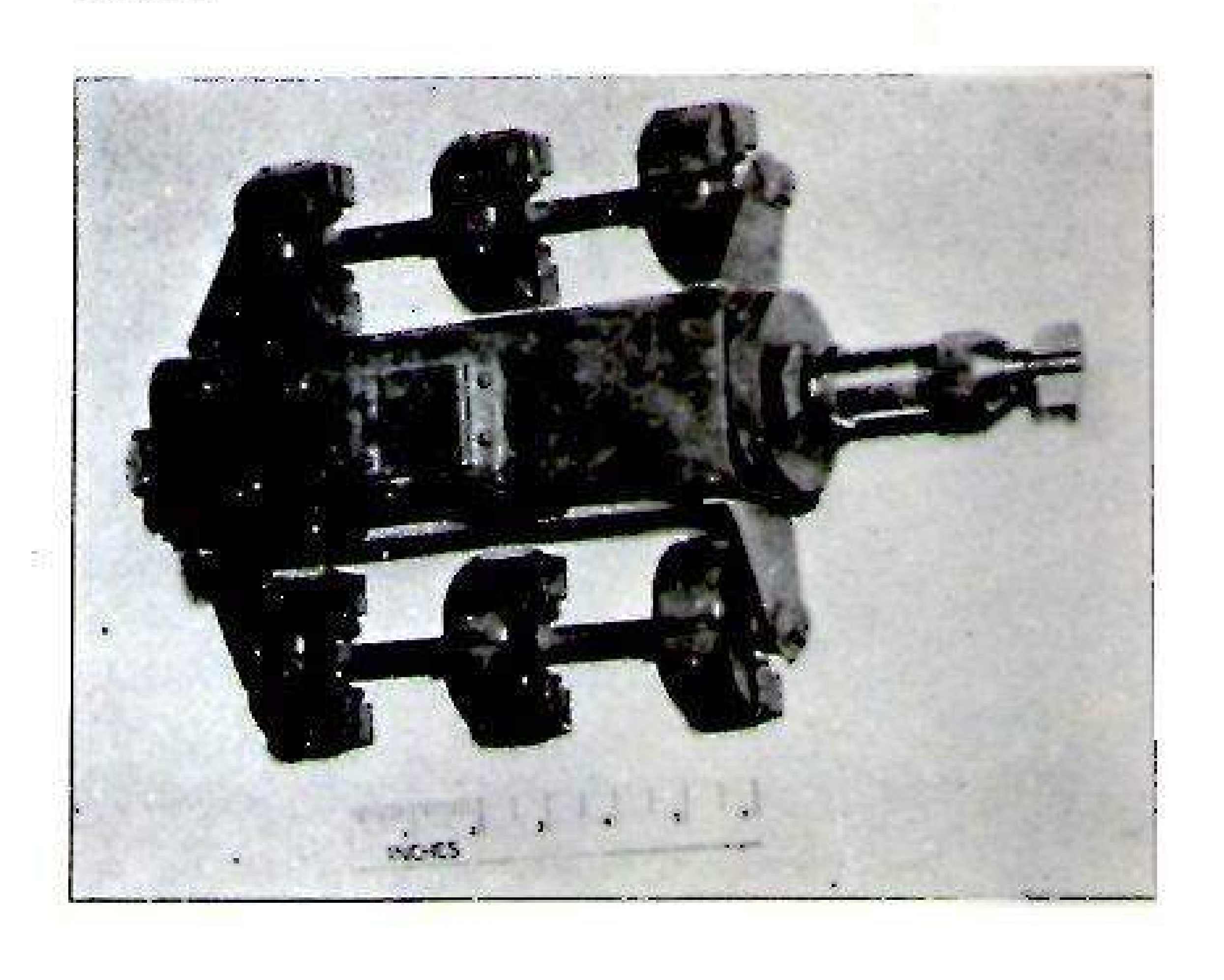
En setiembre de 1942, y después de cuatro meses de entrenamiento, Hasler consideró llegado el momento de entrar en acción, por lo que sometió al mando naval un informe sobre la preparación de sus tropas. A los pocos días, se le informó sobre el golpe de mano contra el puerto de Burdeos, que había recibido el nombre de operación «Frankton». Hasler solicitó un plazo de veinticuatro horas para pensarlo. Después de analizar los últimos informes recibidos de la futura zona de operaciones, se mostró de acuerdo en realizar la misión.

En el curso de la semana siguiente, los hombres destinados a la operación «Frankton» recibieron un entrenamiento intensivo. Todos sabían que se estaba preparando algo, pero ignoraban qué. Se enterarían poco antes del ataque. Tampoco se dijo a los hombres que, una vez cumplida su misión, no serían recogidos por un submarino, sino que deberían hundir las canoas e intentar el regreso a través de España y Gibraltar; no cabía la menor duda de que, una vez efectuado el golpe de mano, los alemanes registrarían a fondo el área en busca de las embarcaciones atacantes.

Equipo de los miembros del Royal Marine Boom Patrol Detachment, diseñado por el comandante Hasler



El «Limpet», mina adhesiva para la voladura de barcos





Ejercicios en tierra

Se ensaya la botadura de las canoas

Cuando, por fin, se eligieron seis canoas y dos tripulantes para cada una, comprendieron que se trataba de una peligrosa aventura. Y, en una misión de este tipo, los hombres tendrían que cooperar muy estrechamente. Hasler seleccionó al marinero Bill Sparks como su acompañante en la canoa. La expedición se puso en marcha el 30 de noviembre de 1942. Los hombres estaban bien preparados – el agua se había convertido en su medio ambiente ordinario –, su moral no podía ser mejor, y el grupo había sido puesto a punto en un tiempo realmente corto.
Los doce hombres y sus canoas fueron embarcadas en el submarino *Tuna*. Durante la travesía se les explicó con todo detalle el plan de operaciones. Se fijó un horario estricto para cada noche – en tres de ellas tendrían que cubrir el trayecto desde la desembocadura del Garona al puerto de Burdeos –, mientras que durante el día buscarían escondrijo entre los cañaverales de las riberas, durmiendo por turnos. Se trató de enseñarles un poco de francés, aunque sin éxito. La mayoría de ellos confiaban en el lenguaje por señas... y en su buena estrella.
En las siete jornadas que duró la travesía, las dotaciones de las canoas se impusieron perfectamente de su misión. En la noche del 6 de diciembre de 1942, el *Tuna* emergió a unas cinco millas del litoral francés. Pero nadie sospechaba que el submarino ya había sido localizado por el radar costero alemán.
Se abrieron los tubos lanzatorpedos.
Al salir la primera canoa, rozó el borde del tubo y se partió. La aventura había terminado para sus tripulantes.

Dos páginas del manual de instrucción, utilizado por la unidad durante sus prácticas



Soldado de Marina Willy E. Sparks, a quien el comandante Hasler eligió de compañero en su embarcación

Heinold

GOLFO DE VIZCAYA

Pérdida del «Coalfish»

Zozobra del «Conger»

Punta de Grave

Royan

Banco de los Olivos

Le Verdon

Sheard y Moffat nadan hasta la playa

Se separan del «Cuttlefish»

Destructores germanos

19.30 h. 7 dic. 1942
Los hombres de Hasler abandonan el submarino

El «Cachalote» se agrieta durante la descarga

Punta de los Pájaros

Mañana del 8 de diciembre

Gironda

Marea alta

Barro depositado por el reflujo

Escondite durante el día

0 5 10 15 km

Mañana del 9 de diciembre

PAUILLAC

Hasler y Sparks huyen

Blaye

Isla de Cazeau

10 de dic
El «Cuttlefish» hundido

10 DICIEMBRE

Dordoña

GARONA

10 DIC
23 H

11/12 dic. noche
Laver y Mills atacan

BURDEOS

Hasler y Sparks atacan en Burdeos

Objetivo de Laver

Muelle de pontones

Garona

8 7 6 5 4 3 2 1

Objetivo de Hasler en Burdeos

Petrolero

Mercante

Garona

6 7 8

Mercante

Petrolero

1 2 3

Mercante

Rompe bloqueo

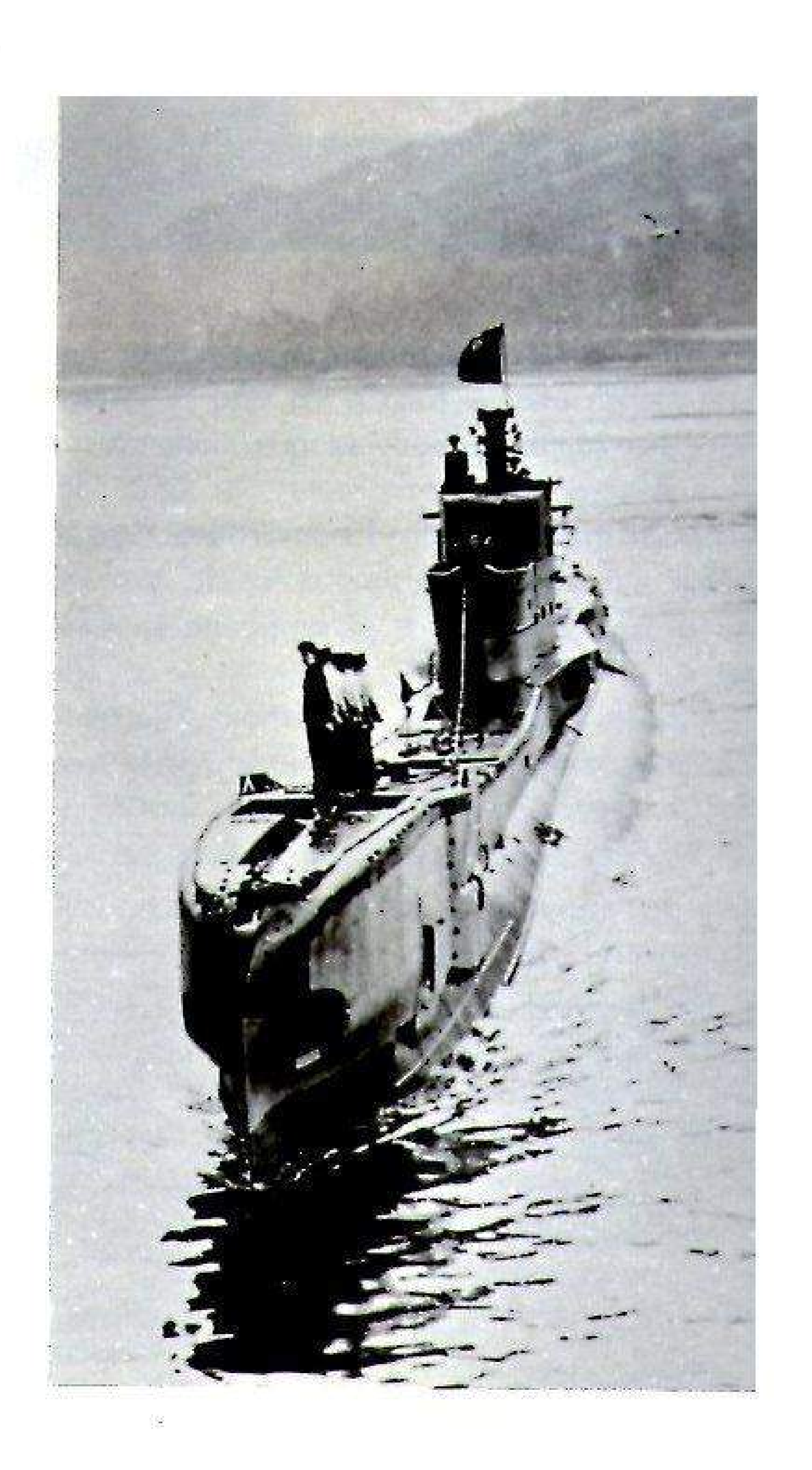
4 5

El esquema muestra las posiciones de los barcos y el orden de colocación de los «limpets» o cargas adhesivas



El coronel H. G. Hasler y W. E. Sparks, en 1967

El submarino «Tuna»



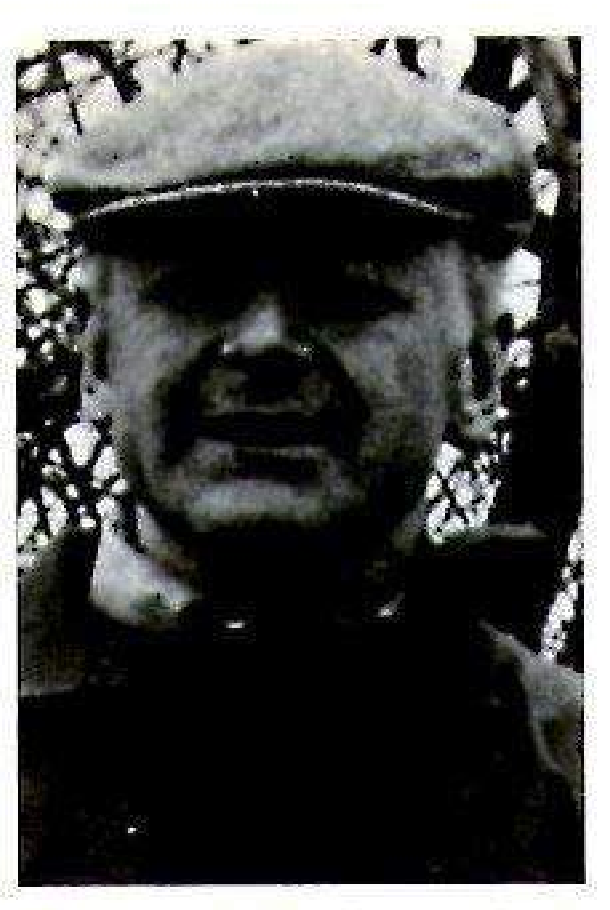
Media hora después, las cinco embarcaciones restantes estaban en el agua, alejándose poco a poco del submarino, que volvió a desaparecer bajo el agua.
La noche era serena, pero muy fría.
El comandante Hasler y su compañero, el marinero Bill Sparks, realizaron el mismo recorrido veinticinco años después, aunque en esta reciente ocasión lo hicieron a bordo de una lancha moderna.

«En la tranquilidad de la noche – informa H. G. Hasler – escuchamos de pronto un estruendo ensordecedor: era el de la marea al chocar contra los acantilados. En nuestros mapas no venía señalado el obstáculo.
»Una vez tomadas las debidas precauciones, nos lanzamos al encuentro de la resaca. Las canoas se agitaban con violencia bajo nuestros pies.
»Nos reunimos al navegar en aguas más tranquilas, y observamos que faltaba un bote. Miramos en todas direcciones, y nada. Sparks, a mi espalda, emitió la contraseña con el silbato, pero no hubo ninguna respuesta desde el otro lado de la línea de espuma blanca.
»Proseguimos nuestro rumbo un tanto apesadumbrados. De las seis canoas disponibles para el asalto, sólo quedaban cuatro.
»Entonces nos pusimos a remar con todas nuestras fuerzas. Pronto distinguimos la silueta del faro de Pointe-de-Grave. En este momento nos asustamos al oír un nuevo estrépito, esta vez más cercano e intenso: se trataba de una segunda marea. Con violencia, las olas zarandearon las canoas. Y entre el fragor de las aguas escuchamos un grito y un fuerte chasquido: una de las embarcaciones acababa de zozobrar, y sus tripulantes estaban en el agua. Ambos se aferraban desesperadamente a la canoa, y asi lograron salvar la resaca.
»Tratamos de ponerla a flote, pero las olas pronto volvían a volcarla. Mientras tanto, la corriente nos arrastraba a gran velocidad, y pronto atravesamos el canal situado entre la tierra firme y la isleta Cordouan.
»De repente, el faro de Pointe-de-Grave se puso a lucir. Eran las dos de la madrugada. Me veía obligado a tomar una grave decisión. La única posibilidad de vaciar la canoa era llevarla hasta la playa, mas allí estaban los centinelas enemigos. "Tratad de hundirla", les dije, ordenando a los hombres que se asieran una embarcación todavía intacta. Uno de ellos se agarró a la nuestra. Ahora ya sólo nos quedaban tres canoas. Avanzábamos con lentitud, debido al peso de los dos hombres asidos a nuestro bote. A la luz del faro doblamos Pointe-de-Grave para adentrarnos en el estuario.

»A las tres de la madrugada nos sentimos muy fatigados, tras siete horas de continuo remar. Los dos hombres remolcados por nuestra canoa estaban casi agotados, después de llevar más de una hora en el agua helada.
»Por fin distinguí, a una milla de distancia, la confusa silueta del muelle Le Verdon. Noté que la corriente nos llevaba directamente hacia allí. Resolví abandonar a los dos hombres sin bote, pues nos resultaría imposible luchar con la corriente arrastrando tan pesada carga.
»Temblorosos de frío, ambos me miraron. "Comprendemos, señor. Y gracias por habernos traído hasta aquí." Y se quedaron atrás.
»A unos centenares de metros distinguimos las siluetas de tres destructores alemanes anclados en fila.
»Doblados sobre nuestra embarcación, navegamos a corta distancia de ellos. A mitad de camino, uno de los barcos hizo señales en dirección al muelle. Seguimos adelante, y pronto se nos reunió una segunda canoa. Esperamos a la tercera, pero en vano. Una vez, en la quietud de la noche, nos pareció oír un grito, repetido por el eco; luego, reinó el silencio de nuevo. Hacía un frío atroz. Lanzamos la señal convenida, pero no obtuvimos respuesta.
»Sorprendidos y desengañados, aunque sin perder la moral, por haber quedado

reducidos a dos canoas en el plazo de horas, continuamos remando. Nuestras órdenes en este punto eran terminantes: siempre adelante, hasta la última canoa.

»No había tiempo que perder; de acuerdo con el horario, debíamos alcanzar en seguida el primer escondrijo. A las seis y media de la madrugada realizamos el desembarco. Durante casi una hora gateamos por la playa, en busca de un buen refugio donde pasar el día. No tuvimos suerte hasta el amanecer; encontramos un pequeño lugar arenoso llamado Point aux Oiseaux. Con los miembros entumecidos, arrastramos los botes hasta la arena. En las últimas once horas habíamos recorrido unas veintiséis millas. Nuestro cobijo se encontraba junto a una hondonada, muy cerca de la localidad de St. Vivien. Después de un refrigerio me hice cargo de la primera guardia, mientras Sparks y los otros dos tripulantes se entregaban al descanso.»



El coronel Hasler, en 1967

Por entonces, la vigilancia costera alemana ya sabía que estaba ocurriendo algo. Dos horas después de que el radar detectara que el sumergible había vuelto a desaparecer, fueron capturados dos ingleses que, según todos los indicios habían llegado por mar. Los restos de su canoa, destrozada por la resaca, fueron localizados al día siguiente. Sin embargo, los alemanes no consiguieron sacarles la menor información sobre el resto de sus camaradas.

Mientras el comandante Hasler y sus hombres gozaban del primer descanso, los alemanes habían alertado a todos los puestos de vigilancia costeros, y habían enviado varias patrullas de reconocimiento. El 8 de diciembre informaron haber aniquilado un pequeño comando británico en la desembocadura del Garona.

Hacia la medianoche, Hasler y sus hombres reemprendieron la marcha. Esta vez, la navegación resultó mucho más fácil, gracias a las boyas distribuidas a lo largo del río. Sólo tenían que mantenerse paralelos a ellas. Seis horas más tarde desembocaron en la orilla oriental, tras la pequeña Porte de Calonge. El alba les obligó a buscar un nuevo refugio.

«En nuestro segundo descanso – sigue diciendo H. G. Hasler – nos hicimos un poco de té y descansamos por turnos. Al poco tiempo nos estremeció la presencia de un avión de reconocimiento enemigo. Volaba tan bajo, que distinguimos perfectamente al piloto en su cabina.

»Al estudiar el plan para la tercera noche comprobé que, de esperar a la oscuridad, sólo dispondríamos de tres horas para remar con facilidad, a causa de la marea. Decidí partir antes, aun cuando en la playa había mucha gente. A la hora prevista llegamos a la Ile de Cazeau.

»Las riberas de la isla estaban bien protegidas por densos cañaverales; tras varios intentos de desembarco tropezamos al fin con un lugar donde pudimos ocultar el bote en medio de la vegetación.

»Esta fue para nosotros la jornada más tensa; no pudimos cocinar ni fumar, y durante todo el día nos azotó una fría llovizna. Una pequeña arboleda nos separaba de una batería antiaérea alemana.»

Los tripulantes de las canoas estaban cansados y nerviosos, pues en tres noches habían remado más de 80 km.

Al terminar la guerra se supo que la dotación de la tercera canoa, desaparecida junto a los destructores, no se había perdido. Al perder de vista a sus compañeros, se dirigieron a la misma isla con el fin de pasar el día, a sólo varios centenares de metros de sus camaradas.

Después de haber dejado atrás el estuario, se encontraron en aguas del Garona, que bañan el puerto de Burdeos, a unos 15 km de distancia.

En principio, Hasler había fijado el ataque para la noche del 10 al 11 de diciembre, mas para ello no estaban lo bastante cerca del objetivo.

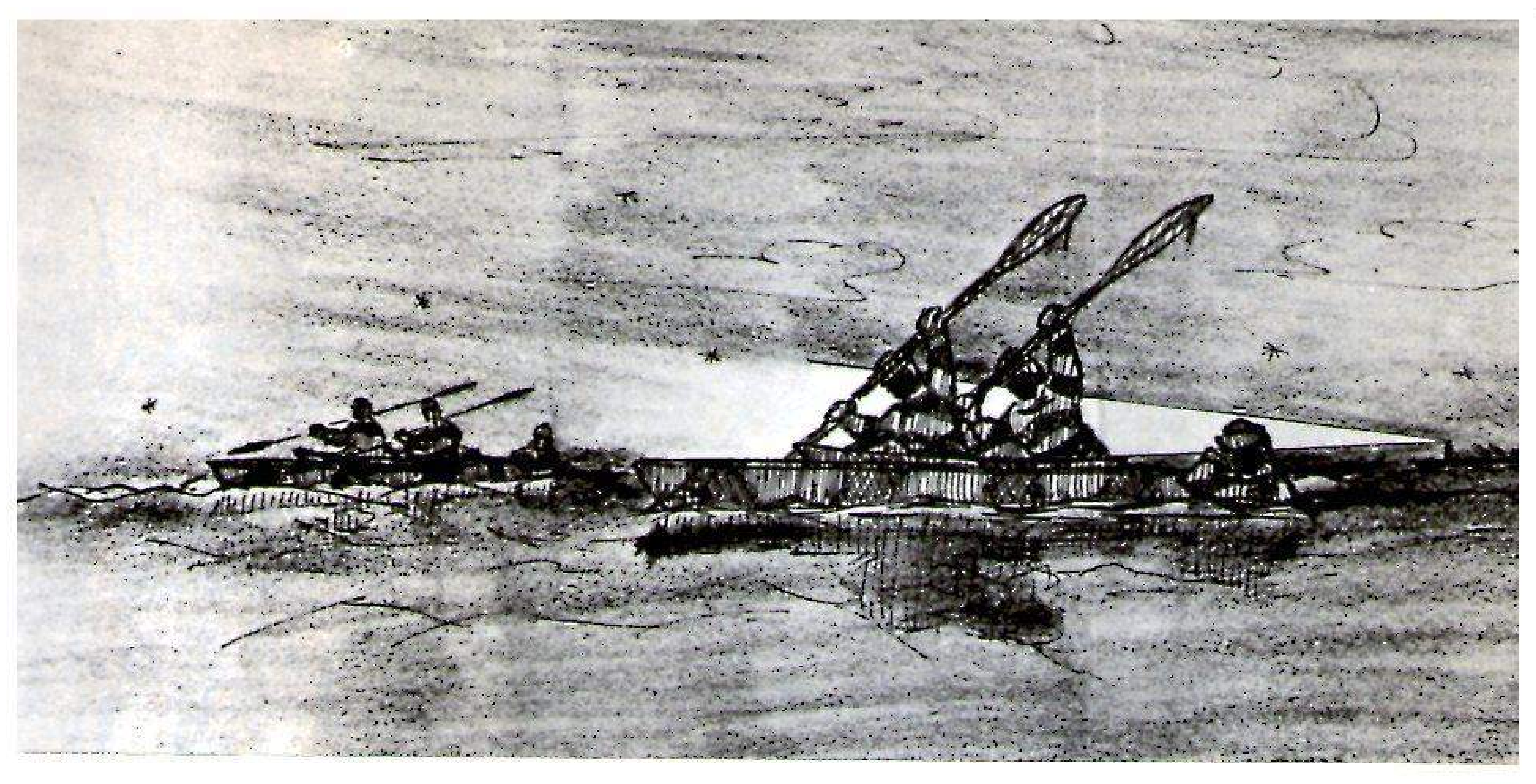
Ilustraciones de la página 159:

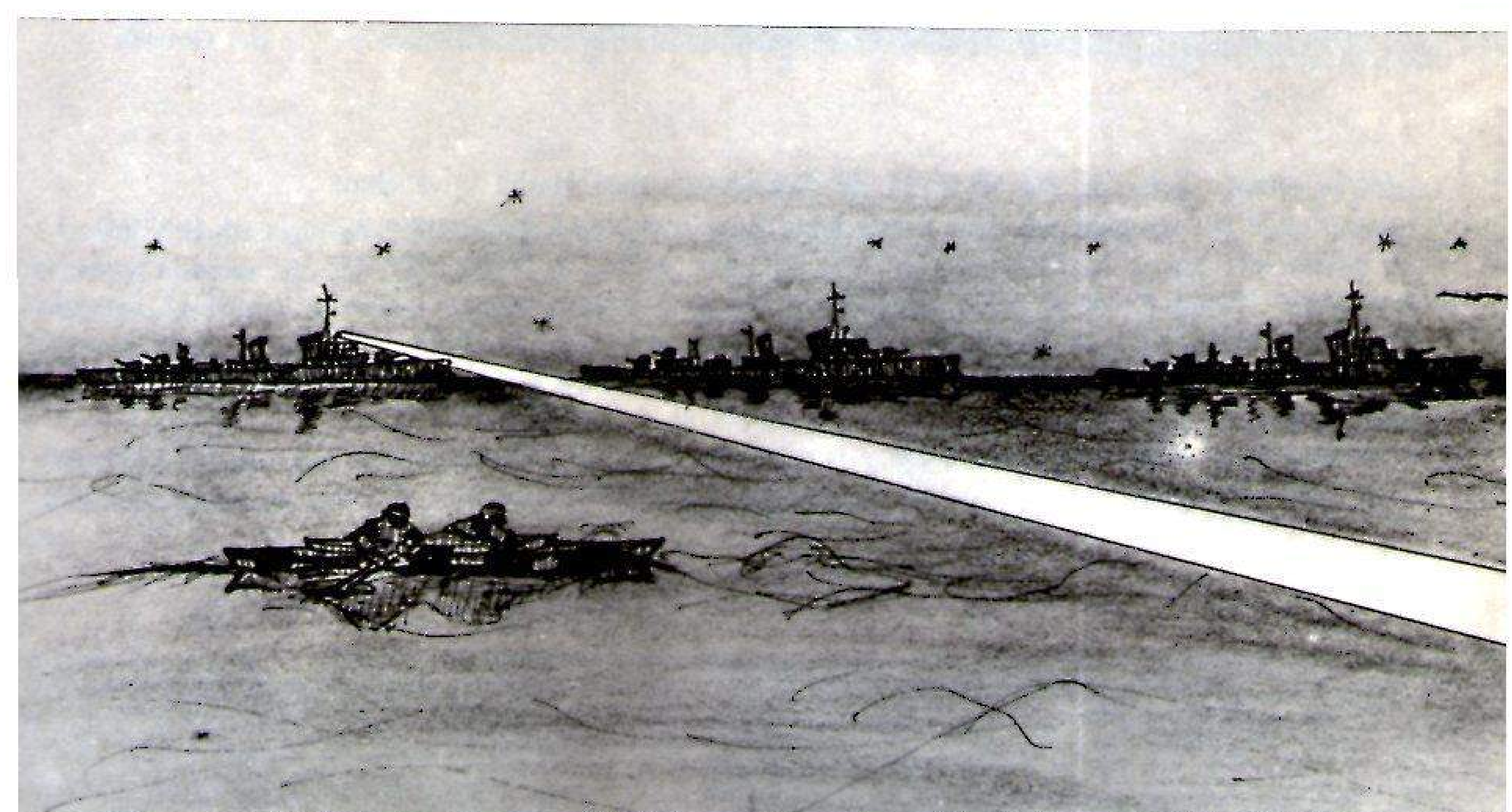
Noche del 6 al 7 de diciembre de 1942:

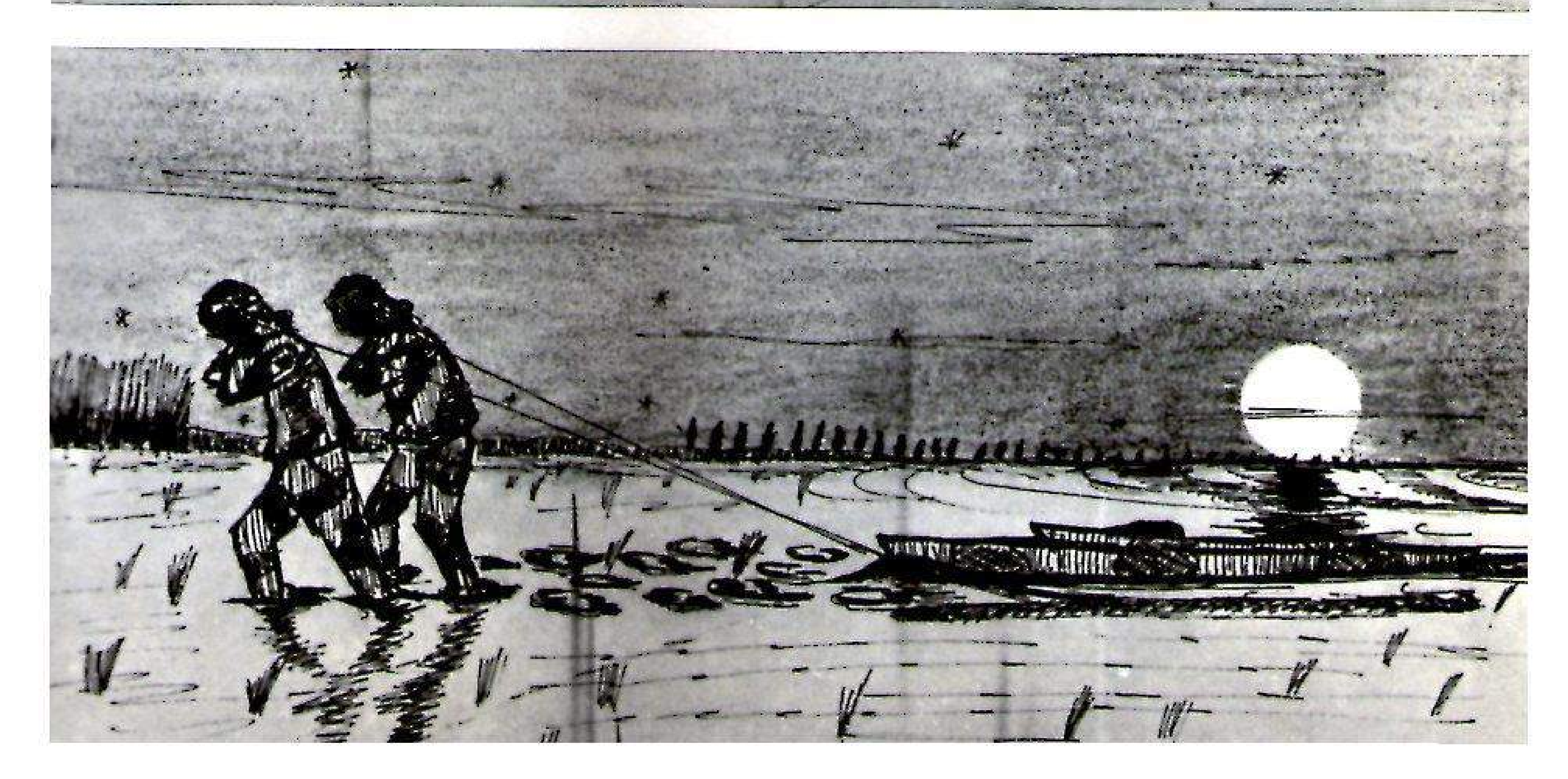
Ante el faro de Pointe de Grave...

Frente a unos destructores alemanes...

En busca de un refugio para pasar el primer día









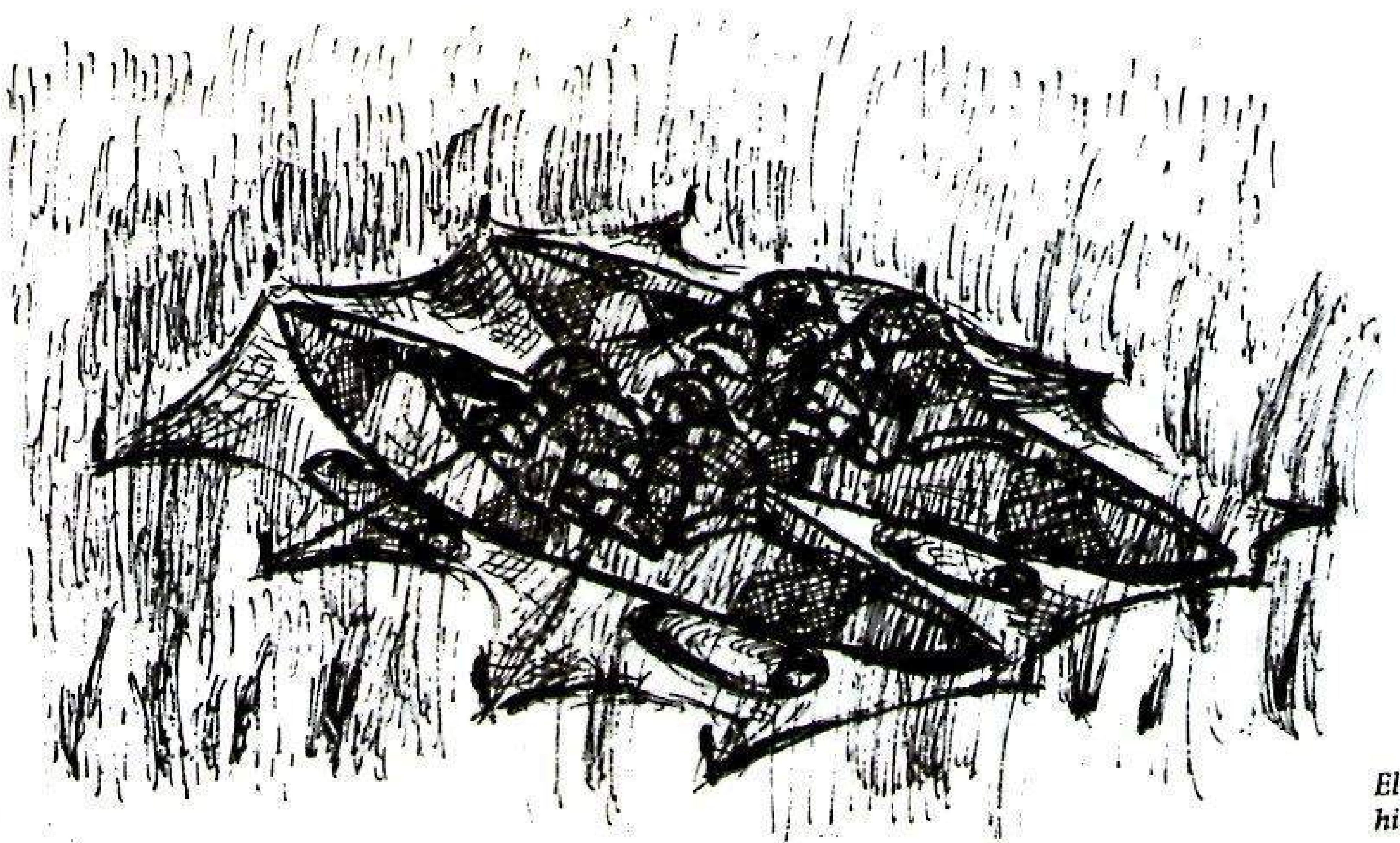
Avión de reconocimiento alemán sobre el estuario del Gironda

«En la última noche, la del 10 al 11 de diciembre –dice Hasler–, el clima resultó ideal por primera vez, con fuerte brisa y cielo cubierto. Navegamos por el centro del río a lo largo de las primeras dos millas, y luego seguimos bordeando los juncos de la orilla izquierda. Sobre las veintidós horas doblamos un recodo del Garona, y divisamos varios buques de gran porte anclados en el muelle oriental. Incluso podíamos percibir con notable nitidez las voces de sus tripulantes.

»Desembarcamos a las veintitrés horas y permanecimos en las canoas. La marea descendía, y nuestros botes reposaban en el fango. Descansamos durante el resto

El estuario del Gironda





El enmascaramiento en la hierba, cerca de la orilla

de la noche y el día siguiente. Los cañaverales se alzaban a más de un metro de altura sobre nuestras cabezas, de modo que podíamos observar sin riesgo de ser descubiertos. La franja de juncos situada junto a la orilla tenía unos diez metros de anchura, pero sabíamos por las fotos aéreas que la comarca estaba bastante poblada.»

El comandante Hasler decidió trasladarse a la orilla izquierda del puerto. La otra canoa recibió orden de atacar los dos barcos que estuvieran observando durante el día.

El último escondite antes de la intervención. El 12 de diciembre de 1942, los tripulantes de ambas canoas descansan entre los cañaverales de la margen del Garona, en la región del puerto de Burdeos



El coronel Hasler y W. E. Sparks, en el mismo lugar de los hechos, en 1967

«Durante la jornada –sigue informando Hasler– guardamos en dos sacos nuestros útiles para la retirada. Poco antes del anochecer ordené preparar las minas y quitarles el seguro. La operación nos llevó más de una hora, pues había que disponer 16 cargas adhesivas. Por último, nos camuflamos el rostro con grasa, y nos dimos un apretón de manos deseándonos suerte. A las 21.15 h botamos de nuevo las canoas. Las aguas del Garona no podían estar más tranquilas. La marea se hallaba en su punto máximo, y esto nos facilitó la navegación. No tardamos en distinguir una larga serie de barcos. Navegamos paralelamente al muelle y nos pusimos las capuchas de enmascaramiento. A partir de entonces, avanzamos al cobijo de los buques y del muelle. Una vez rebasados los barcos –nos encontrábamos a la altura del centro de Burdeos–, variamos de rumbo y nos dejamos llevar por la corriente hasta el barco más próximo, un mercante de gran tonelaje. Al llegar junto a la proa dejamos de mover los remos. Sparks aplicó el imán al casco, mientras yo colocaba la primera mina. Localizamos la sala de máquinas gracias al zumbido de los motores auxiliares; las voces de los tripulantes y el sonido de una pieza musical nos indicaron el alojamiento del personal.

»Un poco más allá había una enorme barcaza; calculé que para hundirla se necesitarían dos minas. En unas remadas nos situamos junto a la proa. Me detuve en las proximidades de la sala de máquinas y Sparks aplicó en seguida un par de cargas.

»De pronto oímos un ruido en la cubierta, y poco después nos enfocaba una lámpara de bolsillo. El centinela nos había descubierto; su silueta se recortaba claramente en el cielo. Nos deslizamos a lo largo del casco mediante silenciosos golpes de remo; el hombre nos seguía con el haz de la lámpara, mientras nosotros escuchábamos el ruido de sus botas claveteadas sobre la cubierta metálica. Aquellos minutos nos parecieron siglos. No podíamos quedarnos sin hacer nada, y menos retroceder y contornear la proa de la nave.

»Enfilé el bote hacia donde la corriente era más intensa y nos deslizamos por el agua pasando junto a las aldeas dormidas.

»Al finalizar la guerra supimos que dos de nuestros camaradas resultaron muertos por los alemanes, al situar las minas en el casco de la nave.

»Nosotros ignorábamos lo sucedido, y para descansar un poco nos detuvimos en la Ile de Cazeau. Oímos un ruido detrás de nosotros, y pronto vimos aparecer

Ilustración de la página 163, arriba: El ataque

Fotografía de la página 163, abajo: Puerto de Burdeos, 13 de diciembre de 1942

la segunda canoa, tripulada por Laver y Mills, los cuales se habían encargado de dos barcos.»

De nuevo juntas, las dos embarcaciones prosiguieron su postrer viaje entre la angosta franja líquida que separa de la tierra firme la Ile de Cazeau. El grupo se detuvo un poco más al norte de Blaye, y entonces Hasler impartió la última orden a los hombres de la segunda canoa: «Vayan a tierra y procedan con las instrucciones de retirada». Tras navegar aparejadas durante un trecho, se separaron. Hasler la siguió con la mirada hasta que se perdió en la lejanía.

Los alemanes se llevaron una gran sorpresa al comprobar que, en la mañana del 12 de diciembre de 1942, en el puerto de Burdeos se hundía un barco detrás de otro. Cuatro unidades, perforadas por varias minas, se sumergieron hasta el fondo del muelle. Una barcaza y un petrolero resultaron seriamente averiados.

Luego que Laver y Mills desembarcaron al norte de Blaye poco después del amanecer del 12 de diciembre, consiguieron marchar sin obstáculos durante un par de jornadas. Sin embargo, no pudieron conseguir trajes de paisano y, des-



pués de avanzar unos 30 km, fueron detenidos por los alemanes. Al segundo día del ataque, sólo había una dotación en libertad, aparte de Hasler y su compañero: era la que perdieron en la primera noche, cuando pasaron cerca de los tres destructores, junto al muelle de Le Verdon. Al no tener contacto con los otros, Mackinnon y Conway siguieron adelante con su canoa. Al día siguiente, mientras reposaban, no podían suponer que no lejos de ellos se encontraban las otras dos embarcaciones. Durante su última noche de navegación hacia el objetivo, su canoa tropezó con un obstáculo submarino y quedó hecha pedazos. Contentos por haber salvado la vida – perdieron todo el material dispuesto para la huida –, debían arreglárselas para abrirse camino hasta Gibraltar, sin especiales conocimientos idiomáticos.

En un pueblecillo a 30 km al sudeste de Burdeos nos entrevistamos con la señora Jaubert, que recuerda a los dos fugitivos:
«Dos días antes de la Navidad de 1942 vimos desde la ventana de nuestra casita al señor Cheyreau, que marchaba junto a la vía. Le acompañaban dos forasteros. El señor Cheyreau nos dijo que eran ingleses y que procedían de Burdeos. De pronto experimenté un gran afecto por ambos muchachos, pero actuamos con tiento, no fueran confidentes de la policía alemana. Durante la noche les lavé la ropa; Mackinnon llevaba un traje azul, y observé con alivio que en la ropa interior había etiquetas inglesas. A pesar de su rodilla lastimada, Mackinnon insistió en marcharse lo antes posible; los dos sabían el terrible peligro a que nos exponía su presencia. Mackinnon me contó que saldrían para Bilbao, en el norte de España. Al tercer día encontramos a un francés dispuesto a guiarlos hasta el sur del país. Nos despedimos de ellos con lágrimas en los ojos, abrazándolos como si fueran hijos nuestros. Los dos eran muy corteses.
»Pasado algún tiempo supimos, no sin pena, que ambos habían caído en poder de los ocupantes.»

El comandante Hasler y su segundo, Bill Sparks – éste nos relata algunos detalles de la huida – fueron los únicos supervivientes de la audaz empresa.
«Dejamos el puerto de Burdeos una vez realizado el ataque – dice Sparks –;





Tripulación de la segunda canoa que llegó hasta Burdeos:

Cabo A. F. Laver · *y soldado de Marina W. H. Mills*



La casa de la familia Jaubert

eran las seis de la madrugada, y debíamos pensar el modo de volver a Inglaterra. El viaje habría de durar casi seis meses.

»Hasler y yo nos dirigimos a tierra, hundimos la canoa y luego echamos a caminar. Las primeras jornadas las hicimos a pie y de noche, ocultándonos durante el día. Al cuarto día de marcha tratamos de obtener ropas de paisano, llamando de puerta en puerta como mendigos; tras muchos esfuerzos logramos que nos diesen algo. No eran más que trapos viejos, pero lo agradecimos mucho. Así pudimos pasar como campesinos que iban a sus faenas. A menudo suplicábamos en vano un trozo de pan; las gentes temían que fuésemos espías de los alemanes.»

Mientras tanto, las patrullas alemanas vigilaban el litoral, desde los alrededores de Burdeos hasta el golfo de Vizcaya. Todos los miembros apresados del comando fueron pasados por las armas: unos tras sucinto interrogatorio, otros después de varios días de estar encerrados. Los alemanes obraron de este modo cumpliendo nuevas instrucciones secretas de Hitler, según las cuales debían ser fusilados los comandos enemigos hechos prisioneros.

Al sexto día de marcha, Hasler y Bill Sparks fueron a parar a una taberna donde se reunían elementos de la resistencia francesa, encargados de prestar ayuda a quienes huían de los ocupantes. Después de pasarlos al otro lado de la línea de demarcación, ya muy vigilada entonces, consiguieron llegar a Lyon.

En esta ciudad se alojaron en una vivienda situada en el viejo barrio obrero; en ella se congregaban los fugitivos para huir a través de España. Hasler y Sparks



Louis Jaubert, que auxilió a los dos británicos



Mme. Jaubert, en 1967



Teniente J. W. Mackinnon



Soldado de Marina James Conway

tuvieron que esperar la ocasión de ser trasladados a Marsella, y desde allí al otro lado de la frontera, pasando por los Pirineos.

Dicha oportunidad se presentó a comienzos de marzo de 1943. Supieron que el enemigo había descubierto las dos rutas utilizadas hasta entonces a través de los Pirineos, mas durante su espera en Lyon ya habían trazado otra. Los dos ingleses, agotados, sin ropa adecuada ni pertrechos, lo arriesgaron todo en su última aventura: el paso de los Pirineos, temible en aquella época.

Hasler y Sparks llegaron a Gibraltar en abril de 1943, y después salieron para

Inglaterra, donde les aguardaba el penoso deber de informar a los familiares de sus camaradas desaparecidos.
Terminadas las hostilidades, se supo que un grupo apoyado por el SOE, perteneciente a la resistencia francesa, fraguaba desde noviembre de 1942 un plan destinado a hundir los mercantes surtos en el puerto de Burdeos. La fecha de su ejecución estaba señalada para la noche del 12 al 13 de diciembre del mismo año.
Los obreros portuarios, conocedores de lo que se tramaba, quedaron atónitos cuando, en la mañana del 12 de diciembre, misteriosas explosiones atronaron la zona del puerto, y al ver que reposaban en el fondo los mismos barcos que ellos pensaban aniquilar... veinticuatro horas después.



Ruta de retirada del comandante Hasler y de Bill Sparks

Patrulla alemana en el estuario del Gironda


Z-AUSWEIS
Gemeinde
SCHEINIGUNG.
Personal Ausweis
A 31/00343
Rotterdam
Weedestr. 37a.
Monteur.
Einsatzstab
Abschnitt
CARTE D'IDENTITÉ
NICOLET
photographe
Moulgate
ESCHEINIGUNG
CORNELIS JAN
10.11.1924
HAARLEM
H5/037864
AUSWEIS
GUNG
Nr.: 1859
Dieser ausweis ist nur gültig in Verbindung mit der Kennkarte oder einem sonstigen amtlichen Lichtbild-ausweis
Deze vergunning is slechts geldig indien zij tezamen met een persoonsbewijs of een dergelijk van over-heidswege
BINNENGASTHUIS.
SONDERAUSWEIS
VERGUNNING
Nr.
Zu- und Vorname
Naam en Voornamen
Geboren am
Geboren op
Beruf
Beroep
Wohnhaft in
Woonende in
BERNELOT MOENS, Ph.
11.12.1921.
Amsterd
Angestellte.